Manuel d'utilisation et entretien

DUCATI MOTOR HOLDING

SUPERSPORT 1000

F

F

Nous sommes heureux de vous accueillir parmi les Ducatistes et nous vous félicitons de l'excellent choix que vous venez de faire. Nous pensons que vous utiliserez votre moto non seulement comme moyen de transport habituel, mais également pour des longues randonnées: Ducati Motor Holding S.p.A. vous souhaite donc qu'elles soient toujours agréables et amusantes. Pour améliorer sans cesse le service que nous vous offrons, Ducati Motor Holding S.p.A. vous conseille de suivre de près les simples règles énoncées dans ce Manuel, tout particulièrement pour le rodage. Vous serez ainsi sûrs que votre moto sera toujours en mesure de vous laisser rêveurs.
Pour toute réparation ou suggestion, veuillez bien contacter nos centres de service agréé.

Amusez-vous bien!

Remarque
La Société Ducati Motor Holding S.p.A. décline toute responsabilité pour les erreurs pouvant s'être glissées au cours de la rédaction de ce Manuel. Toutes les informations y contenues s'entendent mises à jour à la date de l'impression. Ducati Motor Holding S.p.A. se réserve le droit d'apporter toute modification que le développement évolutif de ces produits puisse entraîner.

Pour la sécurité, la garantie, la fiabilité et la valeur de votre motocycle Ducati utilisez les pièces détachées d'origine Ducati.

Attention
Ce manuel est à considérer partie intégrante du motocycle et, en cas de vente du motocycle, doit toujours être livré au nouvel acquéreur.

SOMMAIRE

Indications générales 6
Garantie 6
Symboles 6
Renseignements utiles pour rouler en sécurité 7
Conduite à pleine charge 8
Données d'identification 9

Commandes pour la conduite 10
Position des commandes pour la conduite du motocycle 10
Tableau de bord 11
Le système anti-démarrage 14
Clés 14
Code card 15
Procedure de déblocage de l'anti-démarrage électronique avec la poigneé des gaz 16
Double des clés 17
Commutateur d'allumage et antivol de direction 18
Commutateur gauche 19
Levier de commande embrayage 20
Levier de commande starter 21
Commutateur droit 22
Poignée de commande des gaz 23
Levier de commande frein avant 23
Pédale de commande frein arrière 24
Sélecteur de vitesses par pédale 24
Réglage position de la pédale de changement vitesses et frein arrière 25

Principaux éléments et dispositifs 26
Position sur le motocycle 26
Bouchon réservoir carburant 27
Serrure de selle et lacet de casque 28
Béquille latérale 29
Eléments de réglage fourche avant 30
Eléments de réglage amortisseur arrière 31

Mode d'emploi 33
Précautions pour la première période d'utilisation du motocycle 33
Contrôles avant la mise en route 34
Démarrage du moteur 35
Démarrage et mise en route du motocycle 37
Freinage 38
Mise à l'arrêt du motocycle 38
Stationnement 39
Ravitaillement carburant 39
Accessoires en dotation 40

Principales opérations d'entretien 41
Dépose de l'habillage 41
Levage réservoir carburant 44
Remplacement du filtre à air 45
Contrôle niveau liquide de freins et embrayage 46

F

Vérification de l'usure des plaquettes de freins 48
Lubrification des articulations 49
Réglage du câble de commande des gaz 50
Charge de la batterie 51
Mise en tension de la chaîne de transmission 52
Graissage de la chaîne de transmission 53
Remplacement des ampoules d'éclairage 54
Réglage de l'assiette du phare 58
Pneus 59
Contrôle niveau d'huile moteur 61
Nettoyage et remplacement des bougies 62
Nettoyage général 63
Inactivité prolongée 64
Remarques importantes 64

Caractéristiques techniques 65
Encombrement 65
Poids 65
Ravitaillements 66
Moteur 67
Distribution 67
Performances 68
Système de freinage 68
Transmission 69
Cadre 70
Roues 70
Pneus 70
Bougies d'allumage 70
Suspensions 71
Système d'échappement 71
Coloris disponibles 71
Système électrique 72

Aide-mémoire pour l'entretien périodique 76

F

INDICATIONS GENERALES

Garantie

Dans votre intérêt et dans le but de garantir au produit une excellente fiabilité, nous vous conseillons vivement d'avoir recours à un Concessionnaire ou Atelier Agréé pour toute intervention exigeant une expérience technique particulière. Notre personnel, hautement qualifié, dispose de l'outillage nécessaire pour exécuter toute intervention, dans les règles de l'art et, surtout, en n'utilisant que des pièces d'origine Ducati : c'est là une garantie de parfaite interchangeabilité, de bon fonctionnement et de longévité.

Tous les motocycles Ducati sont livrés avec leur Carnet de Garantie. Cette garantie vient à déchoir si le motocycle est utilisé dans des compétitions sportives. Pendant la période de garantie aucun élément du motocycle ne devra subir d'interventions non conformes, ni modifications ou remplacements par d'autres non d'origine, sous peine de rendre immédiatement nul le droit de garantie.

Symboles

Ducati Motor Holding S.p.A. vous invite à lire très attentivement le manuel suivant, qui vous permettra de vous familiariser avec votre motocycle. De toute manière, si vous avez un doute n'hésitez à faire appel à un Concessionnaire ou Atelier Agréé. Les notions que vous apprendrez se révéleront fort utiles durant les voyages, que Ducati Motor Holding S.p.A. vous souhaite paisibles et ludiques, et vous permettront de compter à long terme sur les performances de votre motocycle.

Attention
Le non-respect des instructions indiquées peut créer une situation de risque et porter atteinte à l'intégrité physique de manière grave et procurer même la mort.

Important
Possibilité de porter préjudice au motocycle et/ou à ses composants.

Remarque
Notes complémentaires concernant l'opération en cours.

*Toutes les indications **droit** ou **gauche** se rapportent à l'ordre de marche du motocycle.*

F

Renseignements utiles pour rouler en sécurité

Attention

Lire avant d'utiliser la moto.

Beaucoup d'accidents sont dus souvent à inexpérience de conduite du véhicule. Ne conduisez jamais sans permis ; pour utiliser la moto il faut être titulaire du permis de conduire "A".
Ne prêtez pas votre moto á des pilotes sans expérience, dépourvus de permis de conduire "A".
*Le pilote et le passager doivent **toujours** porter un casque de protection homologué.*
Ne portez pas des vêtements ni accessoires flottants, pouvant se prendre dans les commandes ou limiter la visibilité.
Ne démarrez pas le moteur dans des endroits fermés. Les fumées d'échappement sont toxiques et peuvent procurer la perte de conscience ou même la mort dans des délais très courts.
Le pilote et le passager doivent appuyer leurs pieds sur les repose-pieds lorsque la moto est en marche.
*Pour être prêt à tout changement de direction ou à toute variation de la chaussée, le pilote doit maintenir **toujours** ses mains sur les demi-guidons, ainsi que le passager doit se tenir **toujours,** de ses deux mains, à la poignée prévue à cet effet derrière la selle.*
Respectez la législation et les règles nationales et locales.
*Respectez toujours les limitations de vitesse là où elles sont signalées et, quoi qu'il en soit, ne dépassez **jamais** la vitesse que les conditions de visibilité, de la chaussée ainsi que de la circulation vous permettent d'atteindre.*
*Signalez **toujours** et suffisamment à l'avance, avec les clignotants de direction, tout virage ou changement de voie.*
Se rendre bien visible en évitant de rouler dans "l'angle mort" des véhicules qui vous précèdent.
Faites très attention aux croisements, en correspondance avec les sorties des aires privées ou parkings et sur les voies d'accélération des autoroutes.
*Eteignez **toujours** le moteur lorsque vous prenez de l'essence et veillez à ce qu'aucune goutte de carburant ne tombe sur le moteur ou sur le tuyau d'échappement.*
Ne fumez jamais pendant que vous faites le plein d'essence.
Lorsque vous faites le plein d'essence, vous pouvez respirer des vapeurs nuisibles pour votre santé. Si des gouttes de carburant devaient tomber sur votre peau ou sur vos vêtements, lavez-vous illico à l'eau et savon et changez de vêtements.
*N'oubliez **jamais** de retirer votre clé quand la moto n'est pas surveillée.*
Le moteur, les tuyaux d'échappement et les silencieux restent chauds pendant longtemps.

Attention
Le système d'échappement peut être encore chaud, même après avoir éteint le moteur ; veiller à ce qu'aucune partie du corps ne touche le système d'échappement et que le véhicule ne soit pas garé à proximité de matériaux inflammables (y compris le bois, les feuilles, etc.).

Garez votre motocycle de manière à éviter tout risque de choc et en utilisant la béquille latérale.
Ne le garez jamais sur un terrain irrégulier ou instable car il pourrait tomber.

Conduite à pleine charge
Votre motocycle a été conçu pour parcourir de longues distances à pleine charge, en toute sécurité.
La répartition des poids sur le motocycle est très importante afin de maintenir inaltérés ces niveaux de sécurité et d'éviter de se trouver en difficulté lors de manoeuvres rapides et soudaines ou en parcourant des chaussées déformées.

Renseignements sur la charge transportable
Le poids total du motocycle en ordre de marche avec pilote, passager, bagage et accessoires ultérieurs, ne doit pas dépasser 385 Kg.

Tachez de placer les bagages ou les accessoires les plus lourds dans une position du motocycle aussi basse et centrale que possible.
Fixez solidement le bagage aux structures du motocycle : un bagage mal fixé peut rendre le motocycle instable.
Ne fixez pas des éléments volumineux et lourds sur le té supérieur ni sur le garde-boue avant, puisque cela causerait une instabilité dangereuse du motocycle.
N'insérez pas d'éléments à transporter à l'intérieur des espaces du cadre, car ils pourraient gêner les organes en mouvement du motocycle.
Veillerz à ce que les pneus soient gonflés á la pression indiquée à la page 59 et en bon état.

Données d'identification

Deux chiffres identifiant respectivement le cadre (fig.1) et le moteur (fig. 2) sont indiqués sur chaque motocycle Ducati.

Cadre N°

Moteur N°

Remarque

Ces chiffres identifient le modèle de votre motocycle et doivent être rappelés sur la commande de pièces détachées.

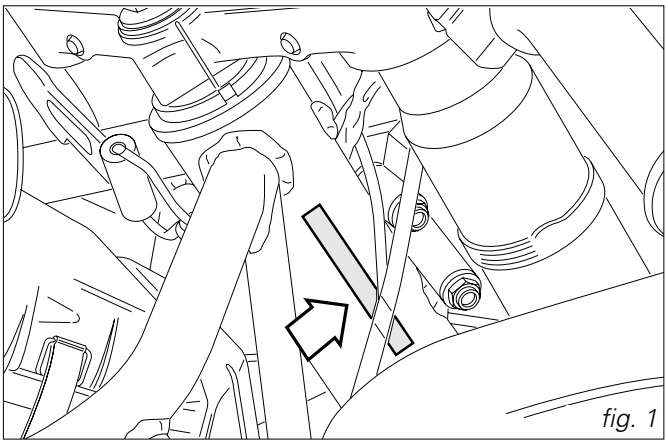


fig. 1

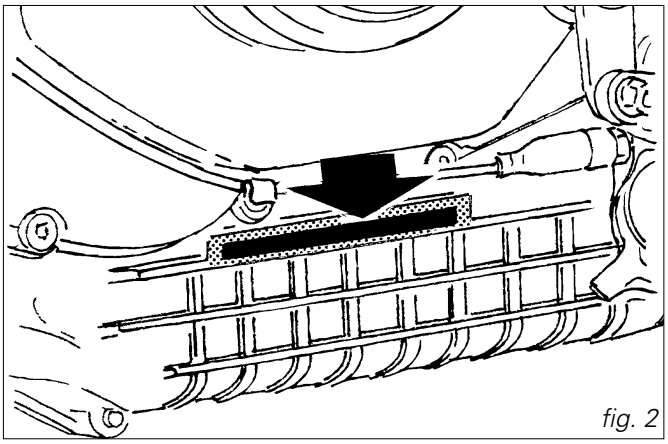


fig. 2

F

COMMANDES POUR LA CONDUITE

Attention

Ce chapitre nous renseigne sur le positionnement et la fonction des commandes nécessaires à la conduite du motocycle. Lire soigneusement cette description avant d'utiliser quelque commande que ce soit.

Position des commandes pour la conduite du motocycle *(fig. 3)*

1) Tableau de bord.
2) Commutateur d'allumage et antivol sur la direction à clé.
3) Commutateur gauche.
4) Levier commande embrayage.
5) Levier commande starter.
6) Commutateur droit.
7) Poignée de commande des gaz.
8) Levier commande frein avant.
9) Sélecteur de vitesse par pédale.
10) Pédale commande frein arrière.

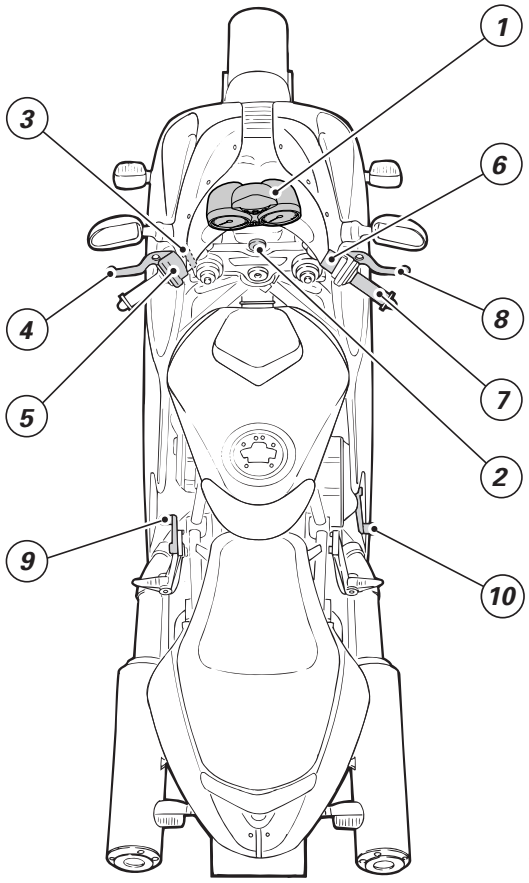


fig. 3

Tableau de bord *(fig. 4)*
1) ***Avertisseur lumineux feu de route*** ***(bleu)****.*
S'allume pour indiquer que le feu de route est allumé.
2) ***Avertisseur lumineux indicateurs de direction*** ***(vert)****.*
S'allume et clignote si un indicateur de direction est en fonctionnement.
*3)****Avertisseur lumineux réserve carburant*** ***(jaune)****.*
S'allume quand le réservoir est en réserve, il n'y a qu'environ 4 litres de carburant.
4) ***Avertisseur lumineux point mort N (vert).***
S'allume si le sélecteur est au point mort.
5) ***Avertisseur lumineux pression d'huile moteur*** ***(rouge)****.*
S'allume pour indiquer une pression d'huile moteur insuffisante. Il doit s'allumer lorsque le commutateur d'allumage est déplacé sur ***ON****, mais doit s'éteindre quelques secondes après le démarrage du moteur. Cet avertisseur peut s'allumer brièvement si le moteur atteint une température élevée, mais il devrait s'éteindre lorsque le régime de rotation augmente.*

Important
N'utilisez pas le motocycle si le témoin demeure allumé car vous pourriez porter préjudice au moteur de manière grave.

6) ***Avertisseur lumineux jaune ambre***
S'allume et clignote lorsque le motocycle est à l'arrêt (système anti-démarrage en fonction). Il est aussi utilisé pour effectuer un diagnostic du système anti-démarrage.

Remarque
Lorsque le système anti-démarrage est activé, le témoin clignote pendant 24 heures et après ce temps s'éteint. Le système anti-démarrage est toujours en fonction.

7) ***Avertisseur lumineux EOBD*** ***(jaune ambre)***
Dès qu'il s'allume, le moteur est bloqué. Il s'éteint après quelques secondes (d'habitude 1,8 - 2 sec.).
8) ***Indicateur de vitesse*** *(km/h).*
Indique la vitesse de marche.
a) ***LCD (1) :***
- ***Compteur kilométrique*** *(km).*
Indique la distance totale parcourue.

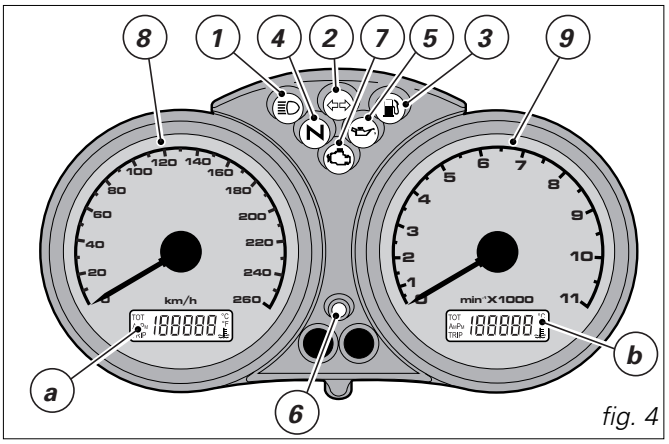


fig. 4

F

-***Totalisateur journalier*** *(km).*
Indique la distance parcourue à partir de la dernière mise à zéro.
9) ***Compte-tours*** *(trs/min^{-1}).*
Indique le nombre de tours la minute du moteur.
b) ***LCD (2) :***
- ***Horloge***
- ***Température huile***

Fonctions des unités LCD
Après avoir tournée la clé sur ***ON****, le tableau de bord effectue un* ***Côntrole*** *de tous les instruments (aiguilles, afficheur, témoins) (voir fig. 5 et 6).*

Fonctions de l'unité LCD (1)
Tournez la clé sur ***ON*** *et appuyez sur le bouton-poussoir (B) (fig. 6) pour alterner l'affichage du totalisateur journalier à celui du compteur kilométrique.*

Mise à zéro du totalisateur journalier
Appuyez sur le bouton-poussoir (B) (fig. 6) pendant plus de 2 secondes, fonction ***TRIP*** *activée (totalisateur journalier), pour la mise à zéro de l'afficheur (LCD 1).*

Fonctions de l'unité LCD (2)
Tournez la clé sur ***ON*** *et appuyez sur le bouton-poussoir (A) (fig. 6) pour afficher l'horloge et la température de l'huile.*

Programmation de l'horloge
Appuyez sur le ***bouton-poussoir*** *(****A****) pendant 2 secondes au moins.*

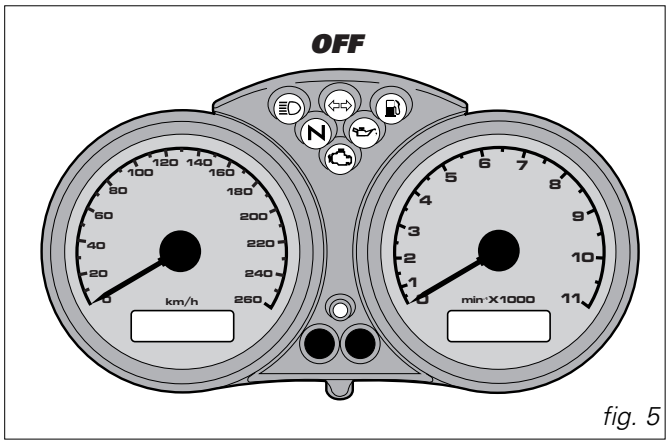


fig. 5

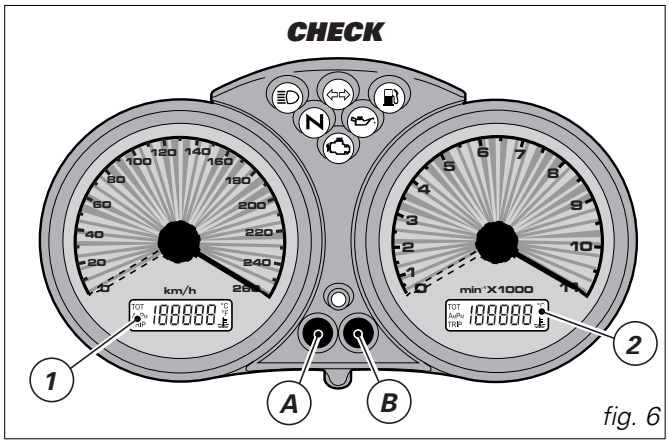


fig. 6

F

*Choisissez **AM/PM** en appuyant sur le **bouton-poussoir** (**B**). Appuyez sur le **bouton-poussoir** (**A**) pour programmer les heures ; appuyez sur (**B**) plusieurs fois pour modifier l'indication de l'heure.*
*Appuyez sur le **bouton-poussoir** (**A**) pour programmer les minutes.*
*Appuyez sur le **bouton-poussoir** (**B**) pour augmenter la valeur ; si l'on maintient le bouton pressé pendant plus de 5 secondes, l'indication se modifie plus rapidement.*
*Appuyez sur le **bouton-poussoir (A)** pour quitter cette fonction de programmation.*

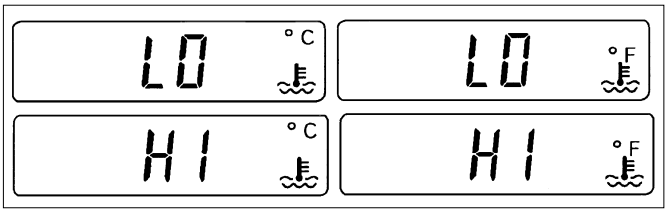
Fonction température huile
*Dès que la température de l'huile descend en-dessous de 50 °C (122 °F), l'indication "**LO**" s'affiche ; tandis que "**HI**" s'affiche si elle dépasse 170 °C (338 °F).*

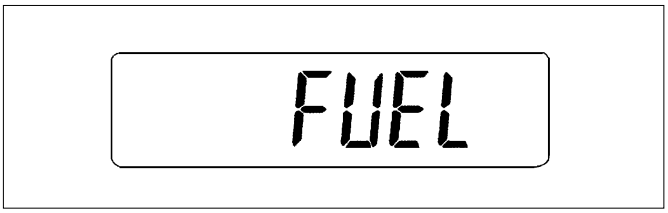
Fonction avertisseur lumineux niveau de carburant
*Dès que l'avertisseur lumineux de la réserve s'allume, l'indication "**FUEL"** s'affiche.*

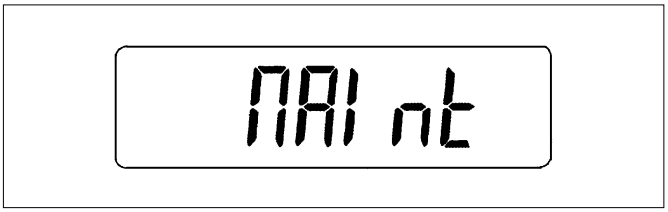
Fonction indicateur d'entretien
*Après les 1000 premiers Km/621 m et ensuite tous les 10.000 Km/ 6210 m, chaque fois que l'on tourne la clé sur **ON** l'indication "**MAInt**" s'affiche pendant 5 secondes. Elle indique la necessité d'effectuer la révision prévue par le plan d'entretien périodique.*

Fonction éclairage tableau de bord
*Si l'on tourne la clé sur **ON** et l'on appuie sur le bouton-poussoir (B) (fig. 6) dans 5 secondes, chaque pression de cette bouton produira une variation de l'intensité lumineuse du tableau de bord.*

Attention
N'agissez sur le tableau de bord que lorsque le véhicule est à l'arrêt. Ne jamais intervenir sur le tableau de bord lorsque vous roulez.







F

Le système anti-démarrage
En vue d'augmenter la protection contre le vol, le motocycle est doté d'un système électronique de blocage du moteur (IMMOBILIZER), s'activant automatiquement chaque fois que le tableau est mis hors service.
En effet chaque clé contient dans sa poignée un dispositif électronique jouant le rôle de moduler le signal émis lors du démarrage d'une antenne spéciale incorporée dans le commutateur. Le signal modulé constitue le "mot de passe", toujours différent à chaque démarrage, par lequel le boîtier électronique reconnaît la clé et ce n'est qu'à cette condition qu'elle autorise le démarrage du moteur.

F

Clés *(fig. 7)*
Le motocycle est livré avec :
- n° 1 clé A (ROUGE)
- n° 2 clés B (NOIRES)

Attention
La clé rouge A présente un capuchon en caoutchouc pour la préserver en bonnes conditions, en évitant le contact avec d'autres clés. Retirez cette protection uniquement en cas de nécessité.

Les clés B, sont les clés d'usage courant et servent pour:
- le démarrage
- le bouchon du réservoir du carburant
- la serrure de la selle

La clé A joue le même rôle que les clés B, mais en plus elle permet d'effacer et de programmer à nouveau, le cas échéant, d'autres clés noires.

Remarque
Les trois clés sont dotées également d'une plaquette (1) reportant le numéro d'identification des clés.

Attention
Répartir les clés et ranger la plaquette (1), et la clé A, dans un endroit sûr.
Il est préconisé d'utiliser toujours la même clé noire pour le démarrage du motocycle.

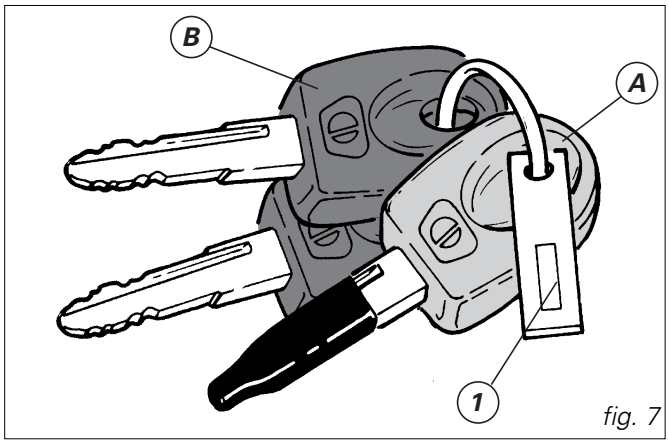


fig. 7

Code card
En même temps que les clés est remise une CODE CARD (fig. 8) reportant :

A) (fig. 9) le code électronique, à utiliser en cas de blocage du moteur et donc de démarrage raté après avoir mis la ***clé dans la position ON****.*

B) (fig. 9) le code mécanique des clés, à communiquer au réseau d'assistance DUCATI, en cas de demande de doubles des clés.

Attention
La CODE CARD doit être rangée dans un endroit sûr. Il est conseillé de garder toujours sur soi le code électronique, figurant sur la CODE CARD, du fait qu'il pourrait s'avérer nécessaire de débloquer le moteur avec la procédure utilisant la poignée des gaz.
Il s'agit là d'une procédure permettant à l'usager, en cas de problèmes à l'anti-démarrage électronique, de désactiver la fonction "blocage du moteur", signalée par l'allumage du témoin jaune ambre ***EOBD*** *(7, fig. 4). L'opération ne s'avère possible que si l'on a connaissance du code électronique (electronic code) figurant sur la code card.*

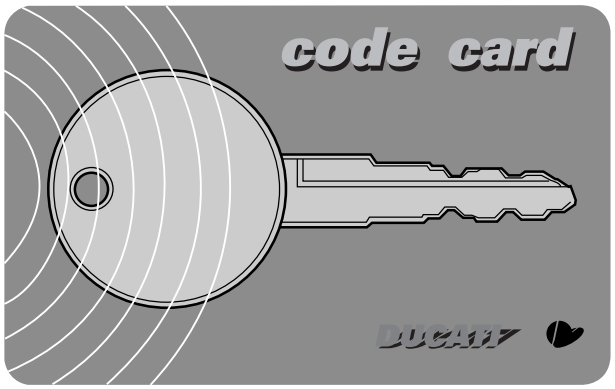
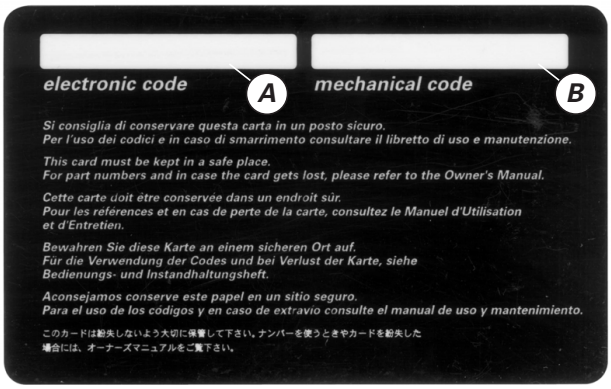


fig. 8


electronic code
A
mechanical code
B
Si consiglia di conservare questa carta in un posto sicuro.
Per l'uso dei codici e in caso di smarrimento consultare il libretto di uso e manutenzione.
This card must be kept in a safe place.
For part numbers and in case the card gets lost, please refer to the Owner's Manual.
Cette carte doit être conservée dans un endroit sûr.
Pour les références et en cas de perte de la carte, consultez le Manuel d'Utilisation et d'Entretien.
Bewahren Sie diese Karte an einem sicheren Ort auf.
Für die Verwendung der Codes und bei Verlust der Karte, siehe Bedienungs- und Instandhaltungsheft.
Aconsejamos conserve este papel en un sitio seguro.
Para el uso de los códigos y en caso de extravio consulte el manual de uso y mantenimiento.
このカードは紛失しないよう大切に保管して下さい。ナンバーを使うときやカードを紛失した
場合には、オーナーズマニュアルをご覧下さい。
fig. 9

Procédure de déblocage de l'anti-démarrage électronique avec la poignée des gaz

*1) Positionnez la clé de contact sur **ON,** puis tournez à fond la poignée des gaz et la tenir tournée.*
*Le témoin **EOBD** s'éteint après une durée préfixée de 8 secondes.*
*2)Lorsque le témoin **EOBD** s'éteint, relâchez la poignée.*
*3) Le témoin **EOBD** se rallumera en clignotant. Compter un nombre d'impulsions du témoin équivalent au premier chiffre du code ; tournez complètement la poignée des gaz pendant 2 secondes, puis relâchez la poignée.*
*L'introduction d'un chiffre est ainsi effectuée et reconnue et le témoin **EOBD** s'allume et reste dans cet état pendant un temps préétabli de 4 secondes. Au cas où l'on ne procéderait pas de la même façon pour insérer le numéro du code suivant avec la poignée des gaz, le témoin **EOBD** clignotera 20 fois, puis il s'allumera et restera fixe ; il faudra répéter la procédure à partir du point 1) en tournant la clé de façon à revenir à la position **OFF**.*
4)Répétez les opérations sous point (3) jusqu'à l'introduction du dernier chiffre.
*5)Dans la mesure où le code introduit est exact, le témoin **EOBD** clignote au relâchement de la poignée des gaz pour signaler que le déblocage a abouti. Le témoin revient à son état normal (éteint) après 4 secondes. Si le code introduit **N'est PAS** exact, le témoin **EOBD** demeure allumé et on peut répéter les opérations, à partir du point (1), pour un nombre de fois illimité.*
*Ramenez d'abord la clé de contact sur **OFF.***

Remarque

*Au cas où la poignée des gaz serait relâchée à contretemps, le témoin se rallume, il faudra donc ramener la clé sur **OFF** et répéter la séquence à partir du point (1).*

Fonctionnement
*Chaque fois que la clé du commutateur est tournée de **ON** à **OFF**, le système de protection active le blocage du moteur.*
*Lors du démarrage du moteur, en tournant la clé de **OFF** à **ON** :*
*1) si le code est reconnu, le témoin **CODE**, placé sur le tableau de bord, émet un bref clignotement ; le système de protection a reconnu le code de la clé et désactive le blocage du moteur. En appuyant sur le bouton **START**, le moteur démarre.*
*2) Si le témoin **CODE** demeure allumé, le code n'est pas reconnu. Dans ce cas, il est conseillé de remettre la clé dans la position **OFF** et ensuite à nouveau dans la position **ON** ; si le blocage persiste, essayer à nouveau avec l'autre clé noire en dotation.*
S'il est encore impossible de faire démarrer le moteur, faire appel au réseau d'assistance DUCATI.
*3) Si le témoin **CODE** clignote, cela signifie qu'un signal du système anti-démarrage électronique (immobiliseur) a été rétabli (par exemple avec la procédure de déblocage au moyen de la poignée). En tournant la clé sur la position **OFF** et de nouveau sur la position **ON**, le témoin du système anti-démarrage électronique devrait recommencer à fonctionner normalement (voir point 1).*

Attention
Des chocs violents pourraient porter préjudice aux composants électroniques de la clé.
En cours de procédure toujours utiliser la même clé.
L'utilisation de deux clés différentes pourrait empêcher le système de saisir le code de la clé de contact insérée.

Double des clés
Lorsque le client a besoin de clés supplémentaires, il doit s'adresser au réseau d'assistance DUCATI et apporter avec lui toutes les clés encore à sa disposition ainsi que la CODE CARD.
Le réseau d'assistance DUCATI effectuera la mémorisation (jusqu'à un maximum de 8 clés) de toutes les nouvelles clés ainsi que de celles déjà en possession du client.
Le réseau d'assistance DUCATI pourra demander au client de démontrer qu'il est le propriétaire du motocycle.
Les codes des clés non présentées au cours de la procédure de mémorisation sont effacés de la mémoire, comme garantie que les clés éventuellement perdues ne seront plus en état de mettre en marche le moteur.

Remarque
En cas de changement de propriétaire du motocycle, il est impératif que le nouveau propriétaire entre en possession de toutes les clés et de la CODE CARD.

Commutateur d'allumage et antivol de direction
(fig. 10)
Situé devant le réservoir, il a quatre positions :
A) ***ON :*** *met en circuit l'éclairage et le moteur ;*
B) ***OFF :*** *met hors circuit l'éclairage et le moteur ;*
C) ***LOCK :*** *la direction est bloquée ;*
D) ***P*** *: feux de stationnement et antivol de direction.*

Remarque
Pour déplacer la clé dans les deux dernières positions, il faut l'enfoncer et ensuite la tourner. Les positions (B), (C) et (D) permettent l'extraction de la clé.

Attention
Ce véhicule est équipé d'un boîtier électronique permettant d'économiser l'énergie. Le cas où la clé resterait longtemps en position ON, si l'on n'active pas le bouton de démarrage dans 15 secondes le boîtier se met hors fonction de façon à éviter toute absorption de courant. Ce temps terminé, il est donc nécessaire de déplacer la clé sur ***OFF*** *et de nouveau sur* ***ON****.*

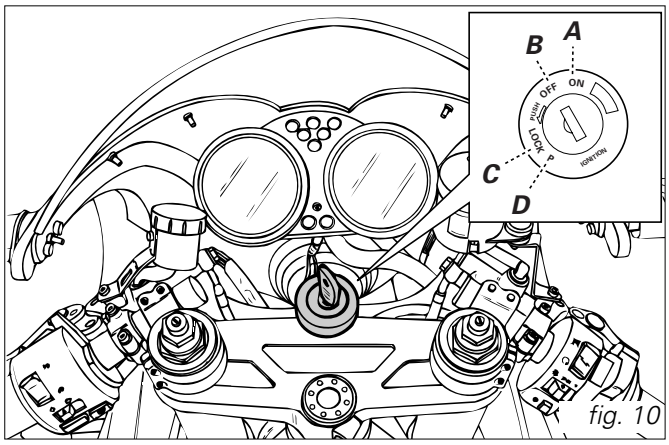


fig. 10

F

Commutateur gauche *(fig. 11)*
1) Inverseur, commande de sélection feux, à deux positions :
position = feu de croisement allumé ;
position = feu de route allumé.

2) Bouton ⇦⇨ = clignotant de direction à trois positions :
position centrale = éteint ;
position ⇦ = virage à gauche ;
position ⇨ = virage à droite.
Pour désactiver l'indicateur, appuyer sur le levier de commande une fois revenu au centre.

3) Bouton = avertisseur sonore.

4) Bouton = appel de phare.

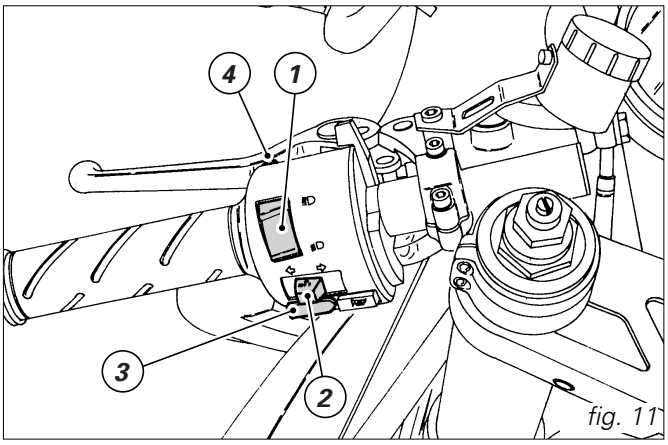


fig. 11

F

Levier de commande embrayage *(fig. 12)*
Le levier (1) qui commande le débrayage est équipé d'une molette (2) servant à régler l'écart entre ce levier et la poignée sur le demi-guidon.
Pour réaliser ce réglage, tirez le levier (1) tout en avant et tournez la molette (2) sur l'une de ses quatre positions, compte tenu que :
la position n° 1 correspond à la distance maximale entre le levier et la molette, alors que la position n° 4 correspond à la distance minimale.
Quand vous tirez le levier (1), vous coupez le mouvement que le moteur transmet à la boîte de vitesses et donc à la roue motrice. De ce fait, son utilisation est très importante dans toutes les phases de la conduite du motocycle, tout particulièrement au départ.

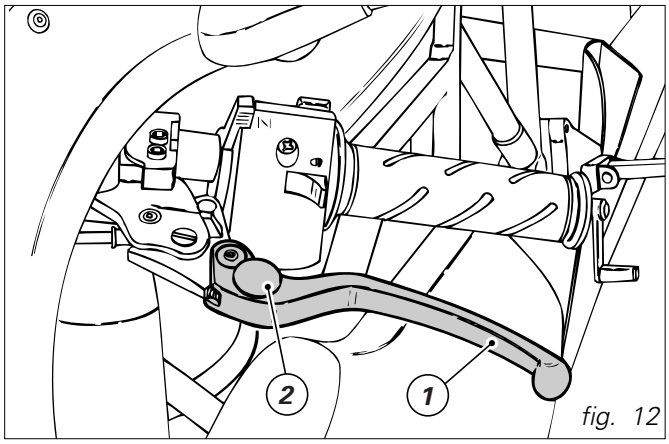


fig. 12

Attention
Le réglage du levier d'embrayage doit s'effectuer motocycle à l'arrêt.

Important
Une utilisation appropriée de ce dispositif prolongera la vie du moteur et évitera de porter préjudice aux organes de transmission.

Remarque
Il est possible de démarrer le moteur avec la béquille baissée et le sélecteur au point mort, ou bien avec un rapport engagé, en tirant le levier d'embrayage (dans ce cas la béquille doit être repliée).

Levier de commande starter *(fig. 13)*
La commande de starter sert à favoriser le démarrage du moteur à froid et à augmenter le régime de rotation au ralenti, après le démarrage.
Positions d'utilisation de la commande :
A) = commande non activée ;
B) = commande complètement activée.
Le levier peut être déplacé également sur des positions intermédiaires pour la mise en température progressive du moteur (voir pages 35-36).

Important
N'utilisez pas ce dispositif si le moteur est chaud. Ne roulez pas avec la commande de starter activée.

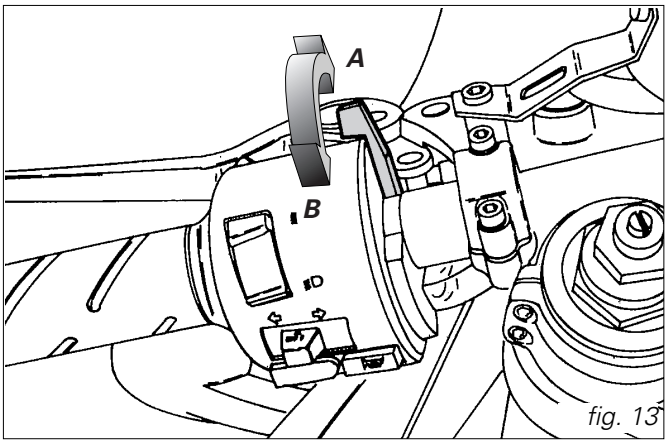


fig. 13

F

Commutateur droit *(fig. 14)*
1) Commutateur, commande allumage feux à trois positions :
à droite **O** *= feux éteint ;*
au centre ≡D◐≡ *= feux de stationnement avant et arrière, éclairage de plaque et tableau de bord allumés ;*
à gauche ☼ *= phare, feux de stationnement avant et arrière, éclairage de plaque et tableau de bord allumés.*

2) Interrupteur ***ARRET MOTEUR,*** *à deux positions :*
position ⟳ = ***RUN*** *= marche.*
position ⊗ = ***OFF*** *= arrêt du moteur.*

Attention
Cet interrupteur s'utilise surtout en cas d'urgence s'il y a lieu de mettre rapidement le moteur à l'arrêt. Après l'arrêt, ramenez le commutateur en position ⟳ *pour procéder à la mise en route du motocycle.*

Important
Après une sortie feux allumés, si l'on arrête le moteur avec le commutateur (2) en laissant la clé de contact sur ***ON****, cela peut provoquer l'épuisement de la batterie, les feux demeurent allumés.*

3) Bouton ⏲ *= démarrage moteur.*

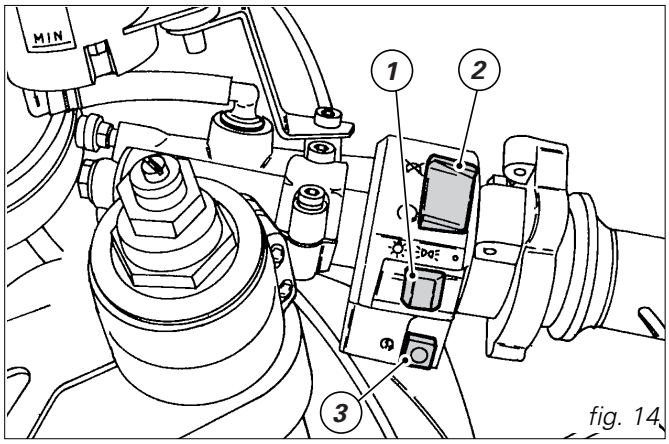


fig. 14

F

Poignée de commande des gaz *(fig. 15)*
La poignée de commande des gaz (1), coté droit du guidon, commande l'ouverture des soupapes du corps à papillons. Une fois relâchée, la poignée revient automatiquement à sa position initiale de ralenti.

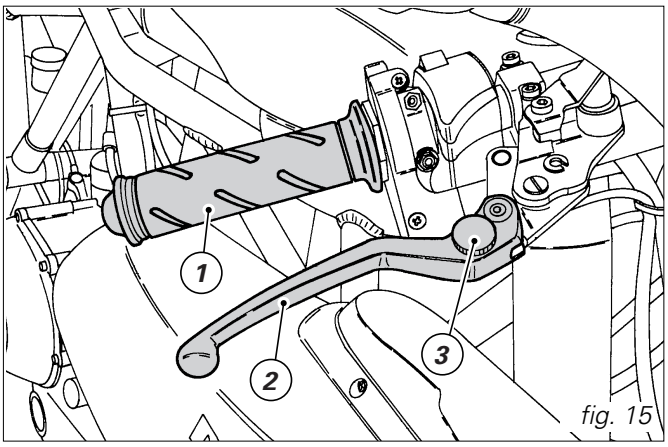


fig. 15

Levier de commande frein avant *(fig. 15)*
Pour actionner le frein avant, tirez le levier (2) vers la poignée. Un effort minimum de votre main suffit pour actionner ce dispositif car le fonctionnement est hydraulique.
Le levier de commande est doté d'une molette (5) pour le réglage de la distance du levier par rapport à la poignée du demi-guidon.

Attention
Avant d'utiliser ces commandes, lire les instructions énoncées aux pages 37 et 38.

F

Pédale de commande frein arrière *(fig. 16)*
Pour actionner le frein arrière, appuyez votre pied sur la pédale (1).
Le système de commande est de type hydraulique.

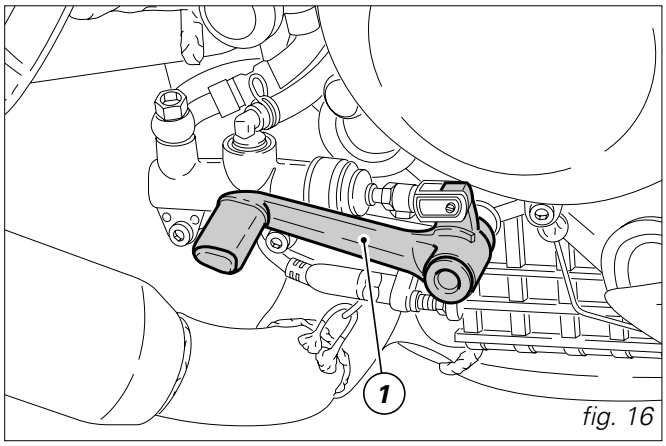


fig. 16

F

Sélecteur de vitesse par pédale *(fig. 17)*
Le sélecteur de vitesse par pédale a une position de repos centrale ***N*** *avec retour automatique et deux mouvements :*
en bas = en poussant la pédale vers le bas, vous passerez la 1e vitesse et rétrograderez. Avec cette manoeuvre le témoin ***N*** *sur le tableau de bord s'éteint ;*
en haut = en levant la pédale, vous passerez la 2e vitesse et ensuite la 3e, 4e et 5e vitesse.
A chaque déplacement de la pédale correspond un seul passage de vitesse.

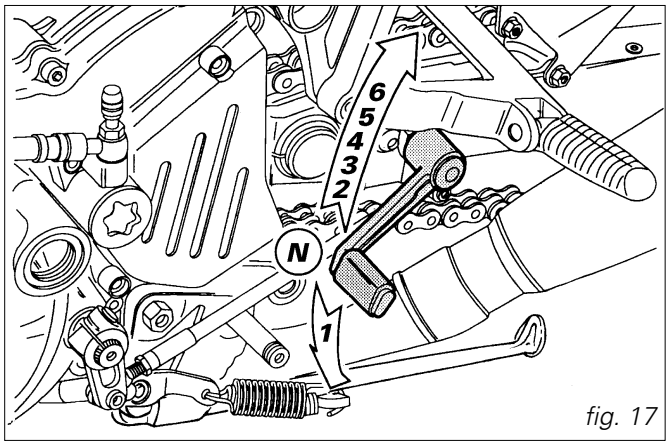


fig. 17

Réglage position de la pédale de changement vitesses et frein arrière

Pour seconder toute exigence de conduite du pilote, on peut modifier la position des pédales de changement vitesses et de frein arrière, face au repose-pied correspondant.
Pour modifier la position de la pédale de changement vitesses, procédez comme suit : immobilisez la tige (1) et desserrez les contre-écrous (2) et (3).

Remarque
L'écrou (2) a un filetage à gauche.

Tournez la tige (1) à l'aide d'une clé à positionner sur sa partie hexagonale jusqu'à obtenir la position voulue de la pédale.
Serrez les deux contre-écrous contre la tige.
Pour modifier la position de la pédale du frein arrière, procédez comme suit :
Desserrez le contre-écrou (4). Tournez la vis de butée (5) réglant le débattement de la pédale jusqu'à la position voulue. Serrez le contre-écrou (4). En agissant manuellement sur la pédale, il faut constater un léger débattement à vide de celle-ci (env. 1,5÷2 mm) avant que le piston du maître-cylindre réagisse.
Si cela ne se produit pas, il faut régler la tige de commande du maître-cylindre comme suit :
Desserrez le contre-écrou (6) sur la tige de commande du maître-cylindre. Vissez la tige de commande sur l'articulation (7) pour augmenter le jeu ou dévissez-la pour le réduire. Serrez le contre-écrou (6) et vérifiez le jeu de nouveau.

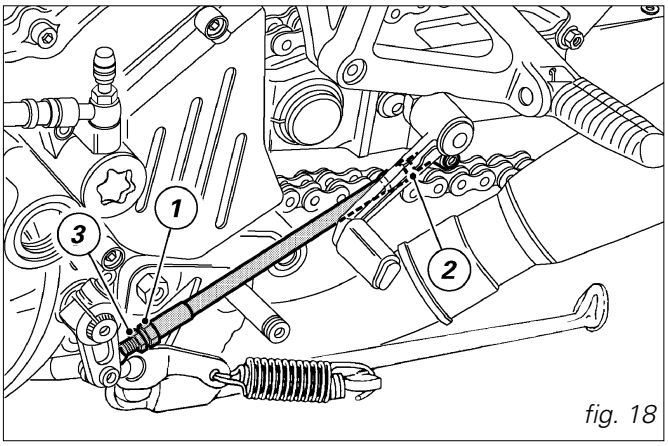


fig. 18

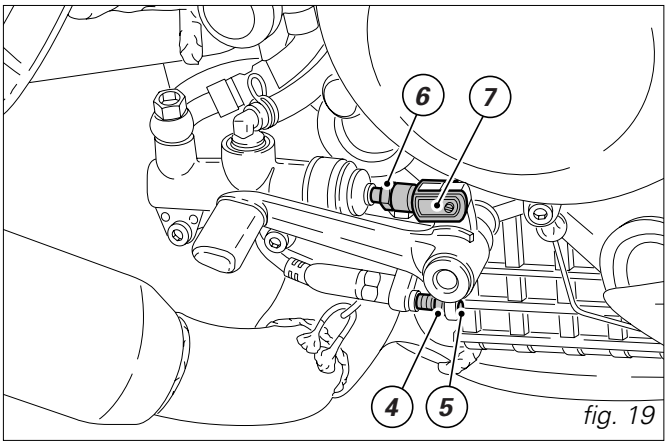


fig. 19

F

PRINCIPAUX ELEMENTS ET DISPOSITIFS

Position sur le motocycle *(fig. 20)*
1) Bouchon réservoir carburant.
2) Serrure de selle et lacet de casque.
3) Béquille latérale.
4) Rétroviseurs.
5) Dispositifs de réglage fourche avant.
6) Dispositifs de réglage amortisseur arrière.
7) Catalyseur.

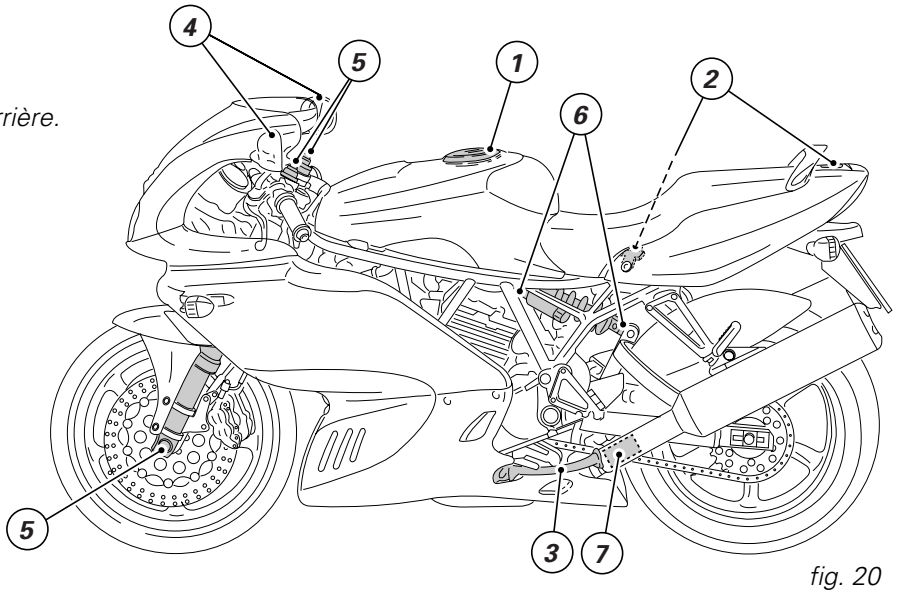


fig. 20

Bouchon réservoir carburant *(fig. 21)*

Ouverture
Levez le cache (1) de protection et insérez la clé dans la serrure. Tournez la clé de 1/4 de tour dans le sens des aiguilles d'une montre pour débloquer la serrure. Levez le bouchon.

Fermeture
Refermez le bouchon, la clé insérée, et emboîtez-le dans son logement. Tournez la clé dans le sens inverse des aiguilles d'une montre jusqu'à sa position d'origine et sortez-la. Refermez le cache (1) de protection serrure.

Remarque
Le bouchon peut être fermé uniquement si la clé est insérée.

Attention
Après avoir pris de l'essence (voir page 38), veillez toujours à ce que le bouchon soit parfaitement en position et bien fermé.

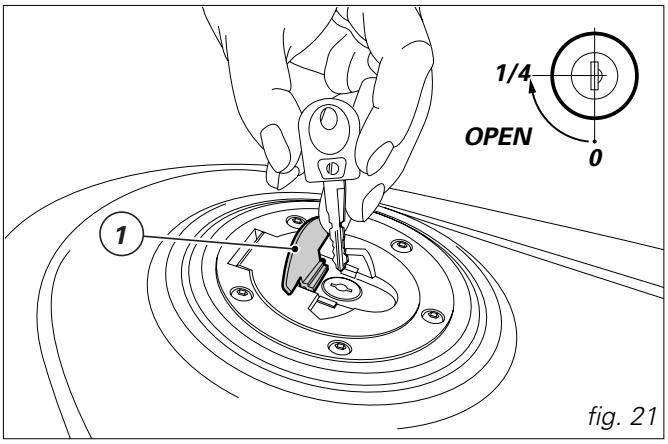


fig. 21

F

Serrure de selle et lacet de casque

Ouverture *(fig. 22)*
Introduisez la clé dans la serrure (1) et tournez-la dans le sens des aiguilles d'une montre jusqu'au levage de la partie arrière de la selle. Sortez la selle de ses arrêtoirs avant (3) en la tirant en arrière.
A la partie avant du dégagement au-dessous de la selle vous trouverez les crochets (2, fig. 23) d'ancrage des casques de protection pour pilote et passager. Faites passer l'extrémité du lacet de casque dans le crochet. Laissez pendre les casques à l'extérieur et remontez la selle pour les fixer.

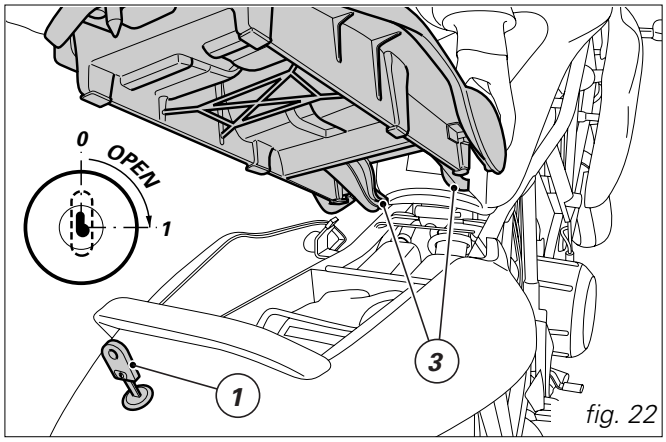


fig. 22

Attention
Ce dispositif sert à assurer le casque lorsque le motocycle est garé. Ne laissez pas le casque pendre lorsque vous roulez ; cela pourrait entraver les manoeuvres de conduite et occasionner la perte du contrôle du motocycle.

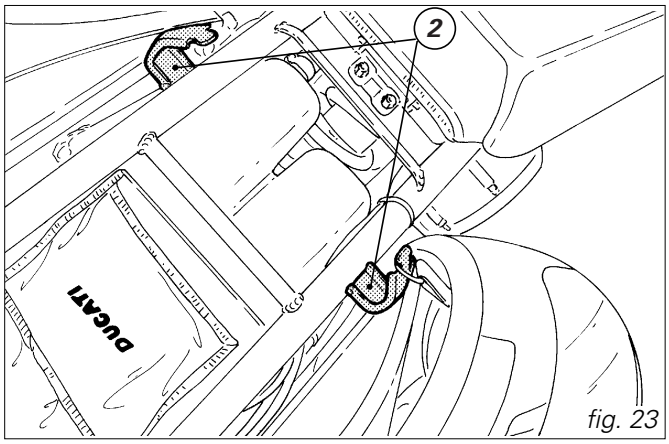


fig. 23

Fermeture
Veillez à ce que tous les éléments soient bien placés et fixés dans le dégagement sous la selle. Introduisez les arrêtoirs avant (3) du fond de selle sous le cavalier du cadre et appuyez sur l'extrémité arrière de la selle jusqu'à entendre le cliquetis de verrouillage de la serrure. Veillez à ce que la selle soit solidement fixée au cadre et sortez la clé de la serrure (1).

Béquille latérale *(fig. 24)*

Important
Avant d'utiliser la béquille latérale, assurez-vous que la consistance et la planéité de la surface d'appui sont adaptées.

Des terrains mouvants ou graveleux, du goudron rendu mou par la chaleur, etc. peuvent occasionner de mauvaises chutes au motocycle garé.
Si le terrain est en pente, garez toujours la moto avec sa roue arrière sur le côté aval.
Pour utiliser la béquille latérale, appuyez votre pied sur l'élément (1) - en tenant de vos deux mains le demi-guidon du motocycle - jusqu'à l'amener à la position de son extension maximale. Inclinez le motocycle jusqu'à ce que l'extrémité de la béquille soit en appui sur le sol.

Attention
Ne restez pas assis sur le motocycle garé sur sa béquille latérale.

Pour ramener la béquille au "repos" (position horizontale) inclinez le motocycle à droite en levant en même temps la béquille (1) avec votre pied.

Remarque
Il est conseillé de contrôler périodiquement le bon fonctionnement du système de retenue - se composant de deux ressorts à traction, l'une à l'intérieur de l'autre - et du capteur de sécurité (2).

Remarque
Il est possible de démarrer le moteur avec la béquille baissée et le sélecteur au point mort, ou bien avec un rapport engagé, en tirant le levier d'embrayage (dans ce cas la béquille doit être repliée).

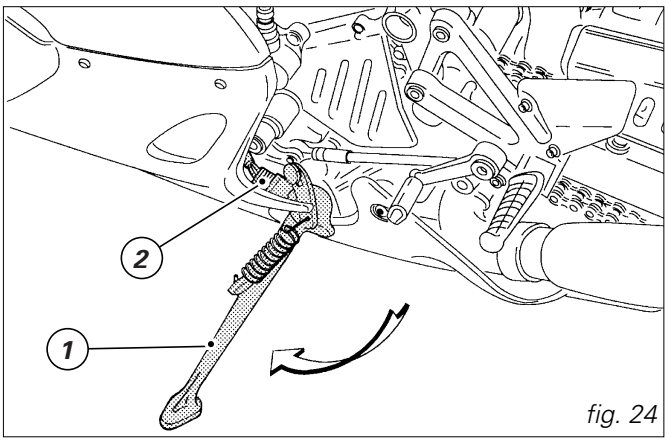


fig. 24

Eléments de réglage fourche avant *(fig. 25)*
La fourche est réglable tant en phase d'extension (détente) que de compression des tubes.

Le réglage s'effectue grâce aux éléments extérieurs à vis :
1) pour modifier l'action hydraulique d'amortissement en extension ;
2) pour modifier la précontrainte des ressorts intérieurs ;
3) pour modifier l'action hydraulique d'amortissement en compression.

A l'aide d'un petit tournevis tournez la vis de réglage (1), placée en bout de chaque tube de fourche, pour intervenir sur l'action amortissante en détente.
Pour intervenir sur la vis (3), introduisez un tournevis à l'intérieur du trou traversant sur le pivot de roue en correspondance avec l'axe du tube de fourche.
En tournant les vis (1 et 3) de réglage, on entend des cliquetis : chacun correspond à une position d'amortissement. En serrant complètement la vis en butée, on obtient la position "0", correspondant à l'effet d'amortissement maximum. A partir de cette position, en tournant dans le inverse aux aiguilles d'une montre, on peut compter les différents cliquetis qui correspondront aux positions "1" et "2", etc.
Les positions STANDARD sont les suivantes :
compression : 12 cliquetis ;
extension : 11 cliquetis.

La valeur maximale, correspondant à l'effet freinant minimal, est de 14 cliquetis (extension), 16 cliquetis (compression).
Pour modifier la précontrainte du ressort à l'intérieur de chaque tube de fourche, tournez la vis de réglage à tête hexagonale (2) à l'aide d'une clé à six pans de 22 mm.
La valeur de précontrainte (A, fig. 25) peut varier de 25 à 10 mm.
Le tarage d'origine correspond à 18 mm.

Important
Réglez les vis de réglage des deux tubes aux mêmes positions.

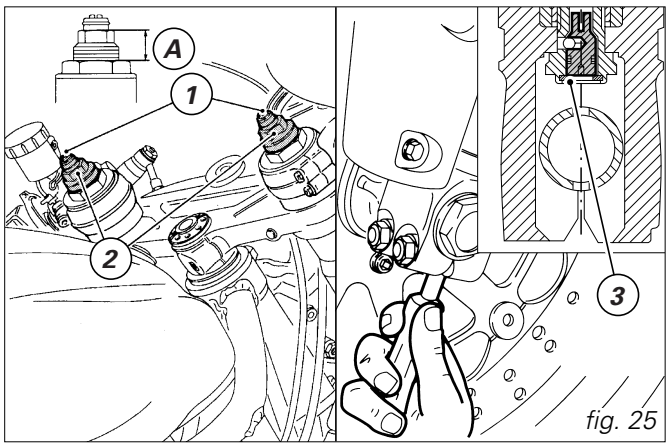


fig. 25

Eléments de réglage amortisseur arrière

Tous les amortisseurs arrière sont dotés d'éléments de réglage de la précontrainte du ressort et de l'action de freinage en extension et compression.
L'élément de réglage (1, fig. 26) sur le vase d'expansion de l'amortisseur, main gauche du cadre, règle l'action hydraulique de freinage en compression.
L'élément de réglage (2), placé à gauche en correspondance de la fixation de l'amortisseur au bras oscillant, règle l'action hydraulique de freinage en extension (détente).
Si l'on tourne les éléments de réglage (1 et 2) dans le sens des aiguilles d'une montre, on augmente la rigidité. Les deux bagues filetées (3, fig. 27), placées en haut de l'amortisseur, règlent la précontrainte du ressort extérieur. Pour modifier la précontrainte du ressort, desserrez la bague filetée supérieure. En ***serrant*** *ou* ***desserrant*** *la bague* ***inférieure*** *on* ***augmente*** *ou on réduit la précontrainte. Le réglage terminé, serrez à nouveau la bague filetée supérieure.*

Attention

Pour tourner la bague filetée réglant la précontrainte utilisez une clé à ergot appropriée. Agissez avec une précaution toute particulière, afin que votre main ne soit pas blessée à la suite d'un choc violent, contre d'autres parties du motocycle, au cas où, au cours de l'action, la dent de la clé se dégagerait du cran sur la bague.

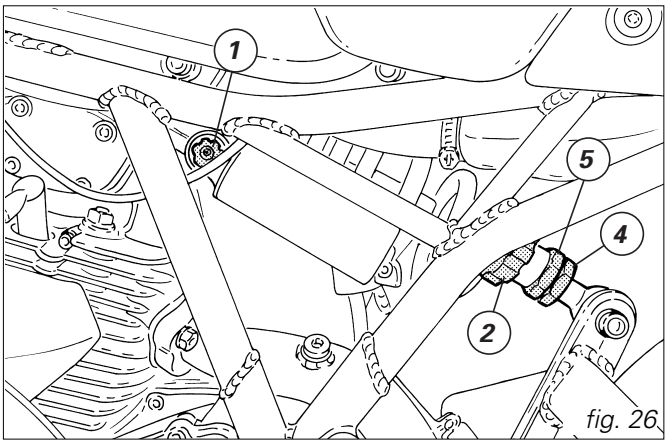


fig. 26

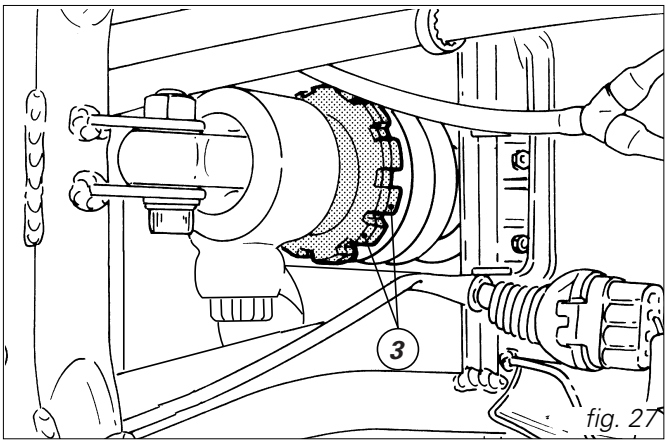


fig. 27

F

L'amortisseur Öhlins est doté aussi de réglage de la longueur. Cette solution permet de régler la hauteur de la selle indépendamment de la précontrainte du ressort.
• Elément de réglage (1) de compression 14 cliquetis.
• Elément de réglage (2) d'extension 10 cliquetis.
Pour modifier la valeur d'origine, desserrez le contre-écrou (3) et l'écrou (4).
Longueur STANDARD du ressort :
180,5 mm

Attention
L'amortisseur contient du gaz sous haute pression et pourrait provoquer des dommages graves si démonté par un personnel n'ayant pas l'expérience voulue.

Précautions pour la première période d'utilisation du motocycle

Vitesse de rotation max. *(fig. 28)*
Vitesse de rotation à respecter durant la période de rodage et en conditions d'utilisation normale :
1) jusqu'à 1000 km ;
2) à partir de 1000 km jusqu'à 2500 km ;
3) au-delà de 2500 km.

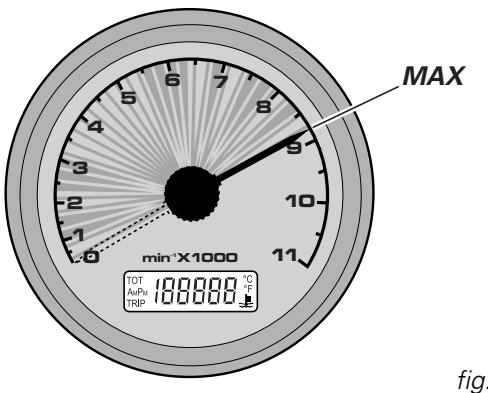


fig. 28

Jusqu'à 1000 km
Au cours des 1000 premiers km de roulage prendre garde au compte-tours car il ne faut absolument pas dépasser :
5.500÷6.000 trs/min⁻¹.
Au cours des premières heures de roulage du motocycle il est conseillé de varier continuellement la charge et le régime du moteur tout en respectant la limite établie.
A cet effet, les parcours riches en virages, et mieux encore en pentes douces, sont tout spécialement indiqués car le moteur, les freins et les suspensions en reçoivent un rodage plus efficace. Pour les 100 premiers km utilisez les freins avec précaution et évitez les coups de frein brusques et les freinages prolongés. Cela permet une adaptation correcte des garnitures des plaquettes sur les disques de frein. Afin de permettre une mise en place appropriée et réciproque de toutes les pièces mécaniques du motocycle et surtout pour ne pas compromettre le fonctionnement durable des organes principaux du moteur, il est conseillé de ne pas donner de brusques coups d'accélérateur et de ne pas faire tourner le moteur trop longtemps à un régime élevé surtout dans les montées.
Nous conseillons également de contrôler souvent la chaîne, en prenant soin de la graisser si nécessaire.

De 1000 à 2500 km
Vous pourrez prétendre alors de meilleures performances de votre moteur ; il ne faut toutefois jamais dépasser le régime de 7.000 trs/min⁻¹.

Important
Pendant toute la période de rodage, respectez scrupuleusement la périodicité des opérations d'entretien et les révisions conseillées dans le livret de garantie. Le non-respect de ces règles dégage Ducati Motor Holding S.p.A. de toute responsabilité à l'égard des préjudices portés au moteur et de sa durée de vie.

Au-delà de 2500 km
Tout en utilisant normalement le motocycle après rodage, il est conseillé de ne jamais dépasser :
le régime de 8.700 trs/min^{-1}.

Plus ces précautions seront soigneusement et scrupuleusement respectées, plus la longévité du moteur sera accrue et moins l'exigence de révisions ou mises au point s'avérera nécessaire.

F

Contrôles avant la mise en route

Attention
L'inexécution des vérifications avant la mise en route peut porter préjudice au véhicule ou atteinte à l'intégrité physique du pilote et du passager.

Avant de vous mettre en route, contrôlez les éléments suivants :
Carburant dans le réservoir
Contrôlez le niveau du carburant dans le réservoir. S'il y a lieu, prenez de l'essence (page 39).
Niveau d'huile moteur
Contrôlez le niveau dans le carter par le hublot de regard. S'il y a lieu, faites l'appoint d'huile (page 61).
Liquide freins et embrayage
Vérifiez le niveau du liquide dans les réservoirs correspondants.
Condition des pneus
Contrôlez la pression et l'état d'usure des pneus (page 59)
Fonctionnement des commandes
Actionnez les leviers et pédales de commande freins, embrayage, gaz et sélecteur de vitesse et en contrôler le bon fonctionnement.
Eclairage et avertisseurs
Vérifiez l'intégrité des lampes d'éclairage et les indicateurs, aussi bien que le fonctionnement de l'avertisseur sonore. En cas de lampes grillées, procédez au remplacement (page 54).
Verrouillages à clé
Contrôlez le verrouillage du bouchon du réservoir et de la selle.
Béquille
Vérifiez le fonctionnement et la parfaite position de la béquille latérale (page 29).

Attention
En cas d'anomalies, renoncez à la sortie et faites appel à un Concessionnaire ou Atelier Agréé.

Démarrage du moteur

Remarque
Pour démarrer le moteur lorsqu'il est chaud, suivez la procédure décrite pour "Température ambiante élevée".

Attention
Avant de démarrer le moteur, il est recommandé de vous familiariser avec les commandes que vous devez utiliser durant la conduite.

Température ambiante normale
(comprise entre 10 °C/50 °F et 35 °C/95 °F) :
*1) Déplacez le commutateur d'allumage en position **ON** (fig. 29). Vérifiez si l'avertisseur lumineux vert **N** et le rouge sur le tableau de bord sont allumés.*

Important
La lampe témoin indiquant la pression de l'huile doit s'éteindre quelques secondes après le démarrage du moteur (page 11).

Attention
La béquille latérale doit se trouver en position de repos (position horizontale), sinon le capteur de sécurité empêche le démarrage.

Remarque
Il est possible de démarrer le moteur avec la béquille baissée et le sélecteur au point mort, ou bien avec un rapport engagé, en tirant le levier d'embrayage (dans ce cas la béquille doit être repliée).

2) Déplacez le levier de commande starter en position (B) (fig. 29).
*3) Assurez-vous que le commutateur d'arrêt (1, fig. 30) est en position (**RUN**) ; appuyez ensuite sur le bouton-poussoir de démarrage (2).*
Laissez démarrer le motocycle spontanément sans actionner la commande des gaz.

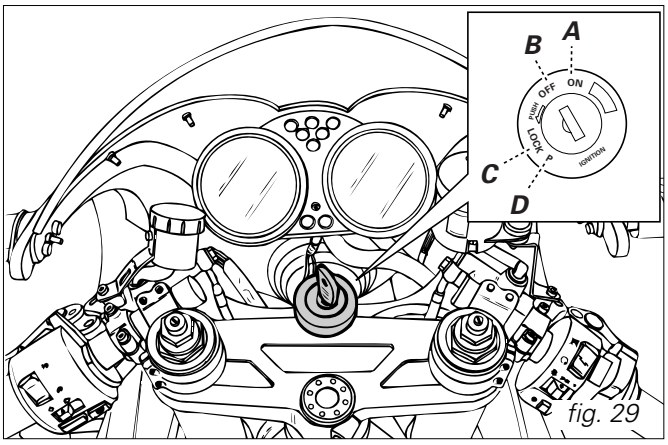


fig. 29

F

Important
N'utilisez pas le démarreur électrique au-delà de 5 secondes de suite. Attendez 10 secondes avant de redémarrer le moteur.

4) Déplacez le levier de commande starter en position verticale (A) pour obtenir un régime de rotation du moteur d'env. 1.400÷1.500 trs/min^{-1}.

Important
Ne faites pas fonctionner le moteur froid à un nombre de tours élevé. Attendre que l'huile monte en température et circule dans tous les éléments exigeant le graissage.

5) Au fur et à mesure que le moteur chauffe, amenez progressivement le levier du starter en position verticale (A). Le moteur à température de fonctionnement devra tenir le ralenti, le starter totalement fermé.

Température ambiante élevée *(supérieure à 35 °C/95 °F) Suivez la même procédure décrite pour "Température ambiante normale", sans utiliser la commande de starter.*

Température ambiante froide *(inférieure à 10 °C/50 °F) Suivez la procédure décrite pour "Température ambiante normale", en prolongeant le temps de mise en température du moteur (point 5) jusqu'à 5 minutes.*

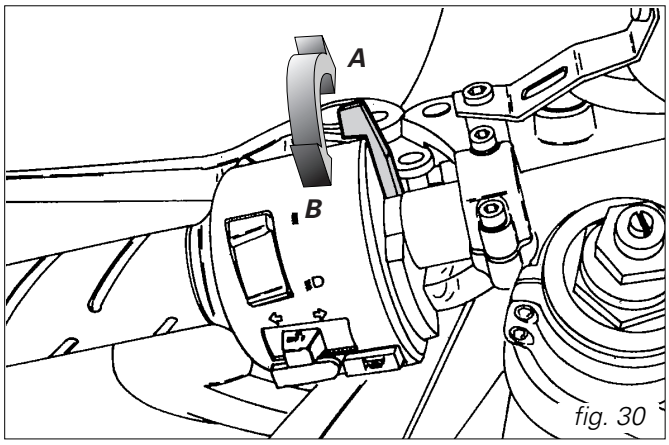


fig. 30

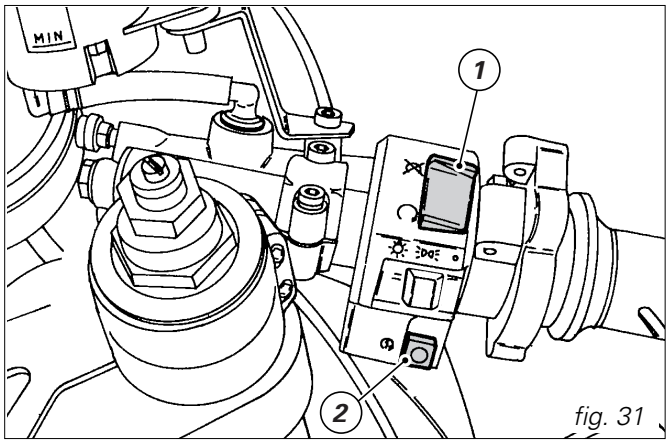


fig. 31

Démarrage et mise en route du motocycle

1) Débrayez en agissant sur le levier de commande.
2) Du bout de votre pied, baissez avec décision le levier de sélection vitesses de manière à engager le premier rapport.
3) Accélérez en agissant sur la poignée de commande des gaz et en lâchant à la fois et graduellement le levier d'embrayage ; le véhicule commencera à se déplacer.
4) Lâchez totalement le levier d'embrayage et commencez à accélérer.
5) Pour passer la seconde vitesse il faut couper les gaz pour réduire le régime du moteur ; débrayer subitement, soulever le levier de sélection vitesses et lâcher le levier d'embrayage.
La rétrogradation se fait comme suit : lâchez l'accélérateur, débrayez, accélérez un petit peu le moteur - cela permet la synchronisation des engrenages à engager -, rétrogradez et lâchez ensuite le levier d'embrayage. L'utilisation des commandes doit être effectuée judicieusement et avec rapidité : dans les montées, lorsque la moto a tendance à ralentir, rétrogradez tout de suite, on évite ainsi toutes sollicitations anormales en l'occurrence pour le moteur mais aussi pour le motocycle complet.

Important

Evitez les brusques accélérations qui peuvent noyer le moteur et provoquer des à-coups violents aux organes de la transmission. Après le passage de la vitesse, évitez de tenir le levier d'embrayage tiré, pour ne pas risquer la surchauffe et l'usure prématurée des garnitures.

Freinage

Réduisez progressivement la vitesse en rétrogradant pour ralentir grâce au frein moteur et utilisez seulement ensuite les deux freins ensemble pour l'arrêt définitif. Avant que le motocycle s'arrête, il faut débrayer pour éviter que le moteur s'éteigne à l'improviste.

Attention

L'utilisation indépendante de l'une d'entre les deux commandes réduit l'efficacité du freinage de votre motocycle.
N'utilisez pas le frein trop brusquement ou d'une force exagérée ; vous pourriez provoquer le blocage des roues, d'où la perte du contrôle du motocycle.
En cas de pluie ou lorsque vous roulez sur une chaussée ayant peu d'adhérence, la capacité de freinage de votre motocycle sera sensiblement réduite. En pareilles circonstances utilisez les freins très doucement et en faisant bien attention. Les manoeuvres soudaines peuvent provoquer la perte du contrôle du motocycle.
Lorsque vous vous trouvez sur des longues et fortes pentes, utilisez le frein moteur en rétrogradant. Utilisez les freins de manière intermittente et uniquement sur de courtes distances : une utilisation continue provoquerait la surchauffe des garnitures de frein avec une réduction importante de la capacité de freinage.
Les pneus gonflés à une pression inférieure à la pression indiquée réduisent l'efficacité du freinage et sont préjudiciables à la précision de conduite et à la tenue de route au virage.

Mise à l'arrêt du motocycle

*Réduisez la vitesse, rétrogradez et lâchez la poignée de l'accélérateur. Rétrogradez jusqu'à la première vitesse et par la suite mettez au point mort. Freinez et mettez la moto à l'arrêt. Eteignez le moteur en déplaçant la clé de contact en position **OFF** (page 18).*

Important

*Lorsque le moteur est à l'arrêt, ne laissez pas la clé de contact sur **ON** pour éviter de porter préjudice aux composants électriques.*

F

Stationnement
Après avoir arrêté le motocycle, utilisez la béquille latérale pour le garer (voir page 29).
Tournez le guidon tout à gauche et déplacez la clé de contact en position ***LOCK*** *pour éviter les vols.*
Si vous garez votre moto dans un garage ou à l'intérieur d'autres structures, veillez à ce que l'endroit soit bien aéré et qu'il n'y ait aucune source de chaleur tout près de votre motocycle.
Si besoin est, on peut laisser le feu de position allumé en tournant la clé en position ***P****.*

Important
Il ne faut pas que la clé de contact reste trop longtemps sur la position ***P*** *pour ne pas décharger la batterie. Ne laissez jamais la clé de contact insérée si le motocycle est sans surveillance.*

Attention
Le système d'échappement peut être encore chaud, même après avoir éteint le moteur ; veiller à ce qu'aucune partie du corps ne touche le système d'échappement et que le véhicule ne soit pas garé à proximité de matériaux inflammables (y compris le bois, les feuilles, etc.).

Attention
L'utilisation de cadenas et verrouillages, empêchant le motocycle de rouler (ex. verrouillage du disque ou de la couronne, etc.) est très dangereuse. Cela peut être préjudiciable au bon fonctionnement du motocycle et à l'intégrité physique de pilote et passager.

Ravitaillement carburant
Quand vous prenez de l'essence, ne remplissez pas trop le réservoir. Le niveau du carburant doit demeurer au-dessous de l'orifice de remplissage dans le puisard du bouchon (fig. 32)

Attention
Utilisez du carburant ayant une quantité réduite de plomb et un indice d'octane à l'origine de 95.
Le puisard du bouchon ne doit pas contenir de carburant.

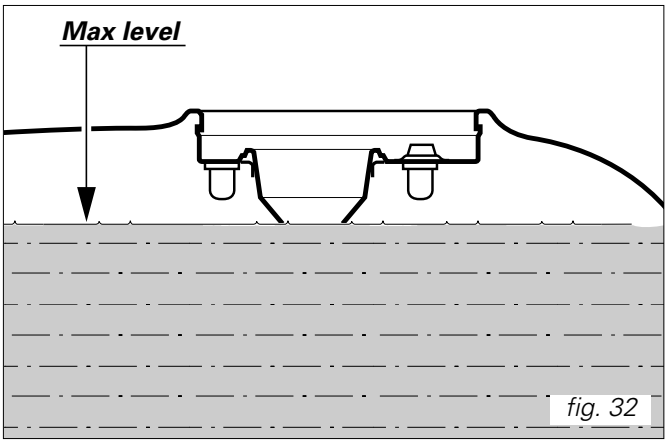


fig. 32

F

Accessoires en dotation *(fig. 33)*
Un dégagement au-dessous de la selle abrite une trousse (1) qui contient :
un manuel d'utilisation et entretien ;
un lacet d'ancrage du casque ;
un jeu d'outils pour les normales opérations d'entretien et de contrôle.

Pour y avoir accès, il faudra sortir la selle en intervenant sur la serrure (voir page 28).

Le kit d'outils comprend *(fig. 34)*
clé à bougies à six pans (2) ;
axe pour clé à bougies (3) ;
double tournevis (4) ;
lacet d'ancrage du casque (5).

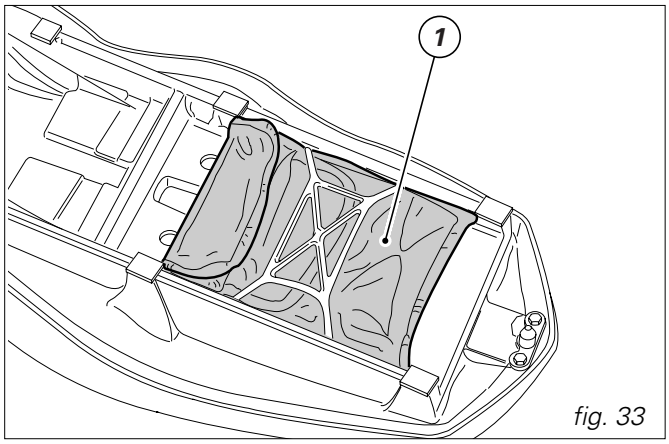


fig. 33

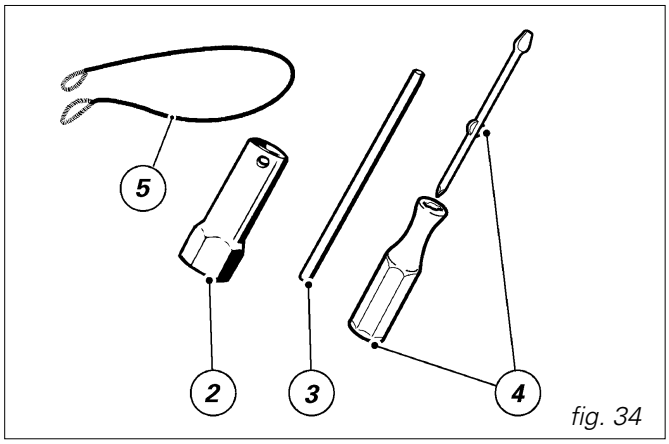


fig. 34

PRINCIPALES OPERATIONS D'ENTRETIEN

Dépose de l'habillage

Pour pouvoir effectuer certaines opérations d'entretien ou de réparation il faut déposer certains éléments de l'habillage du motocycle.

Attention

L'inexécution ou l'exécution imparfaite du serrage d'un des éléments précédemment retirés peut en provoquer le détachement soudain durant la marche, d'où la perte de contrôle du motocycle.

Important

Pour ne pas porter préjudice aux éléments peints du carénage et au plexiglass de la bulle, lors de chaque remontage utilisez toujours les rondelles en nylon en correspondance avec les vis de serrage. Certaines vis de serrage sont autotaraudeuses ; ne les serrez pas trop afin de ne pas endommager le filet et empêcher ainsi le blocage lors de la prochaine utilisation.

Demi-carénages latéraux

Desserrez les trois vis (1, fig. 35 et 36) fixant chaque demi-carénage à la bulle. Desserrez la vis (2) fixant chaque demi-carénage au support du cadre.

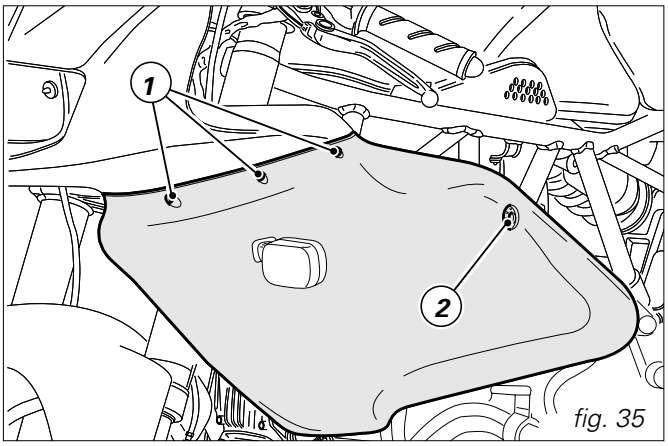


fig. 35

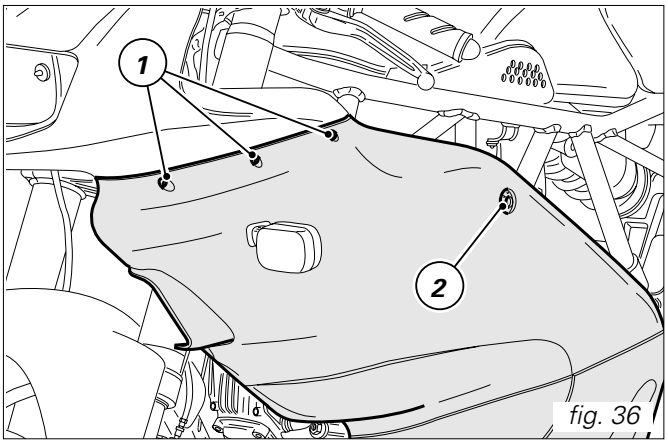


fig. 36

F

Version équipée de demi-carénage *(fig. 37)*
Desserrez la vis (3) fixant chaque demi-carénage à la bride de support inférieure.
Débranchez les liaisons des clignotants de direction et retirez les demi-carénages.

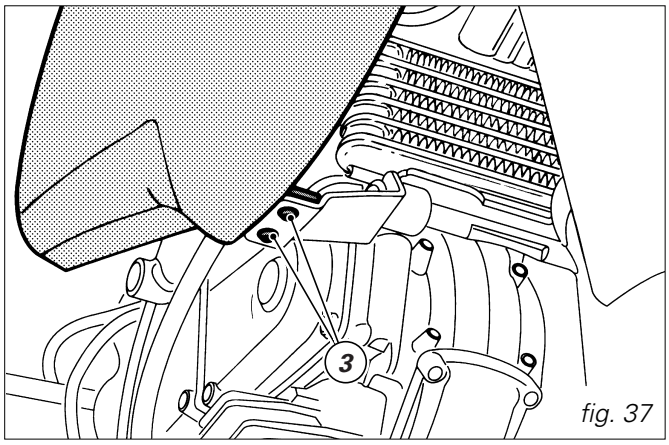


fig. 37

F

Version équipée de carénage *(fig. 38)*
Desserrez la vis (4) fixant le demi-carénage gauche à la plaque de support de la béquille latérale. Desserrez la vis (5) fixant le demi-carénage droit au goujon de la pédale de frein arrière.
Débranchez les liaisons des clignotants de direction.
Desserrez les quatre vis (6) de serrage inférieur des demi-carénages entre eux et retirez les demi-carénages.
Cette opération ne s'avère pas nécessaire si vous souhaitez retirer les deux demi-carénages. Si cela est le cas, ôtez-les de dessous le motocycle, en prenant garde à ne pas forcer lors de leur écartement, afin d'en prévenir la rupture.

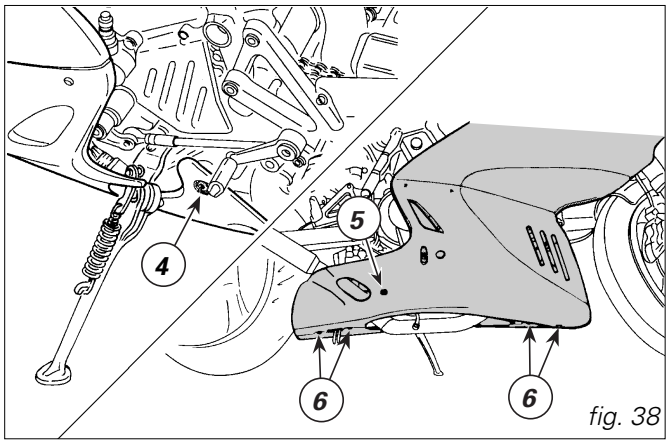


fig. 38

Bulle

Desserrez les deux écrous (1, fig. 39) de serrage des rétroviseurs. Retirez les rétroviseurs de la bulle. Desserrez les trois vis (2, fig. 40) fixant chaque demi-carénage à la bulle. Ecartez légèrement les demi-carénages et desserrez les quatre vis (3, fig. 41) fixant chaque côté de la bulle au petit cadre supportant le phare.

Retirez la bulle en la dégageant du goujon de serrage avant (4, fig. 40) au-dessus du phare.

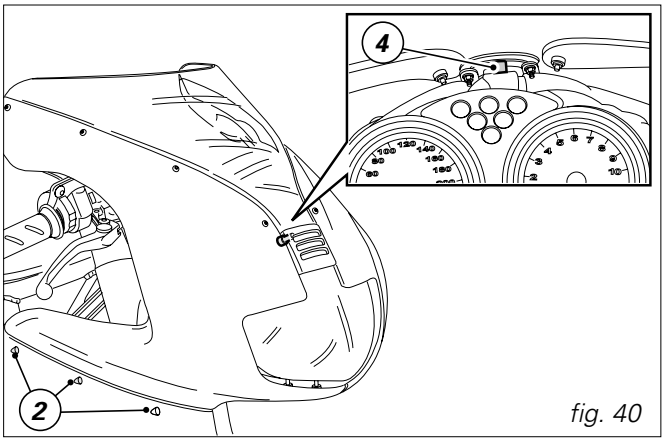


fig. 40

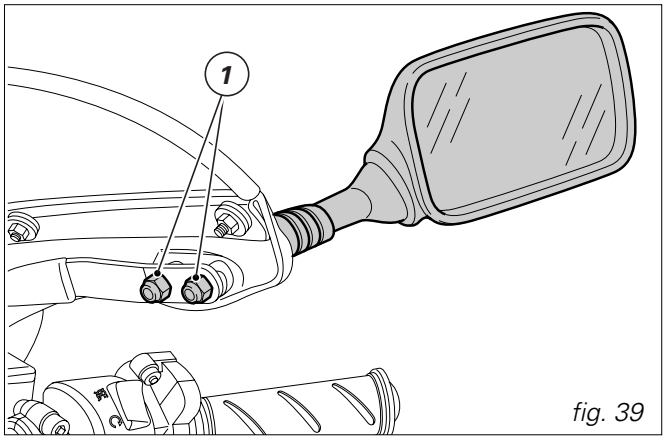


fig. 39

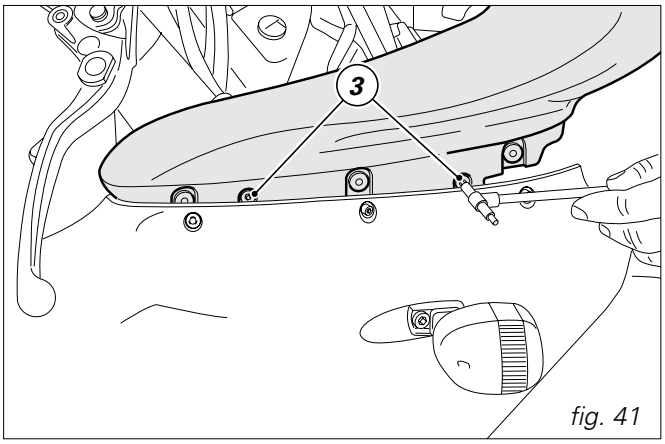


fig. 41

F

Levage réservoir carburant *(fig. 42 et 43)*
Retirez la selle (voir page 28).
Détachez, en le tirant vers le haut, le crochet flexible (1, fig. 42) avant du support du réservoir.
Levez le réservoir et décrochez la tige de service (2, fig. 43) de son arrêtoir (3).
Appuyez le réservoir sur la tige de service (2) en insérant l'extrémité de celle-ci dans le trou de la traverse du cadre.

L'opération effectuée, procédez à la repose des composants retirés suivant dans l'ordre inverse les instructions décrites.

Attention
Pour éviter que le carburant sorte du reniflard dans le bouchon, assurez-vous que la quantité de carburant à l'intérieur est au-dessous de 4 l (témoin de réserve sur le tableau de bord allumé).
Levez le réservoir tant qu'il suffit pour ôter la tige de service ; une rotation excessive pourrait endommager le câblage de la sonde à carburant et/ou les Durites de carburant.
Lorsque vous baissez le réservoir, veillez à ce que les Durites de carburant ne s'étranglent pas et que le câble de la sonde à carburant ne se trouve pas près de la culasse du cylindre verticale.

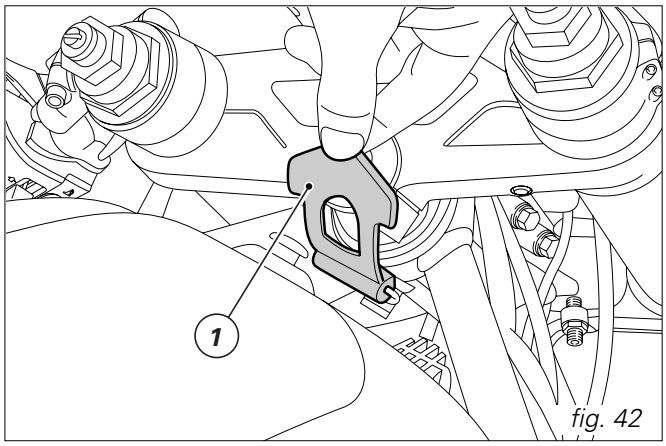


fig. 42

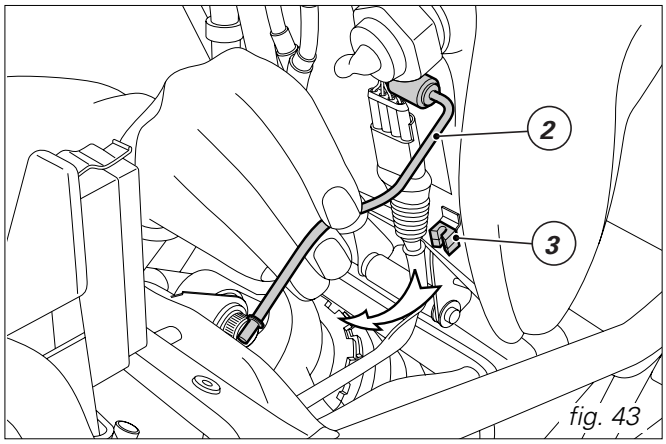


fig. 43

Remplacement du filtre à air *(fig. 44 et 45)*
Le filtre à air doit être remplacé avec la cadence prescrite au tableau d'entretien périodique (voir Carnet de Garantie). Pour avoir accès à la boîte à filtre, levez le réservoir carburant.
Pour retirer le filtre, décrochez les languettes (1) de serrage au couvercle sur les deux côtés de la boîte à filtre et retirez le couvercle (2).
Retirez la cartouche du filtre (3, fig. 45) et remplacez-la.

Important
Un filtre sale réduit l'amenée d'air et procure une consommation de carburant majeure, un moteur moins performant et de la calamine sur les bougies.
N'utilisez pas le motocycle sans filtre ; les impuretés existant dans l'air pourraient entrer et porter préjudice au moteur.

Reposez correctement le filtre, ainsi qu'il est indiqué en figure 45, dans l'emplacement de la boîte à filtre et reposez tous les éléments retirés.

Important
En cas d'utilisation sur des routes poussiéreuses ou humides, remplacez le filtre à des intervalles plus rapprochés que les prescriptions indiquées au tableau d'entretien périodique (voir Carnet de Garantie).

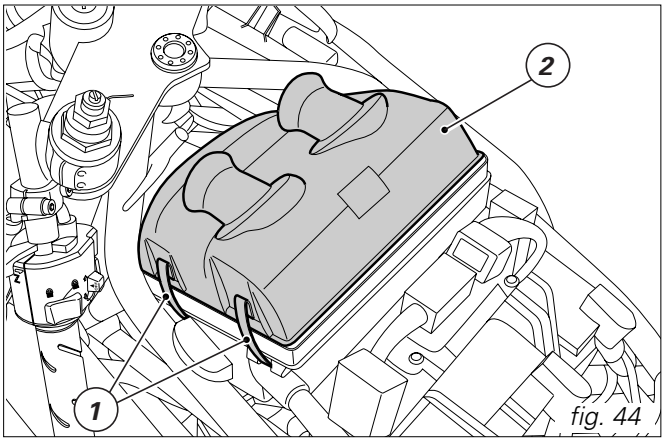


fig. 44

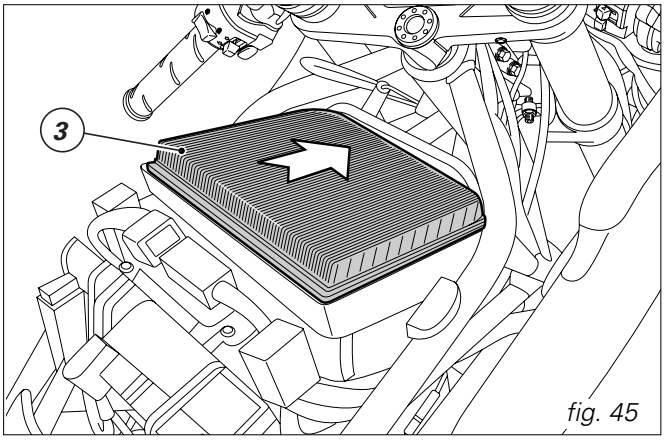


fig. 45

F

Contrôle niveau liquide de freins et embrayage
*Le niveau ne doit pas descendre au-dessous de la marque **MIN** indiquée sur les réservoirs respectifs (fig. de 46 à 47).*
Un niveau insuffisant favorise l'entrée d'air dans le circuit au détriment de l'efficacité du système.
Quant à la remise à niveau du liquide ou à la vidange, suivant la cadence indiquée au tableau d'entretien périodique (voir Carnet de Garantie), faites appel à un Concessionnaire ou Atelier Agréé.

Important
Tous les 4 ans il est conseillé de remplacer totalement les tubulures des circuits.

Système de freinage
Si l'on constate un jeu trop important au levier ou à la pédale de frein, bien que les plaquettes de frein soient en bonnes conditions, faites appel à un Concessionnaire ou Atelier Agréé pour une vérification et la purge du système.

Attention
Le liquide de freins et embrayage est dangereux pour les éléments peints du carénage et les éléments en plastique. Evitez donc tout contact du liquide avec ces éléments.
L'huile hydraulique est corrosive et peut occassioner des préjudices et des lésions.
Ne mélangez pas d'huiles de qualité différente.
Contrôlez la parfaite étanchéité des joints.

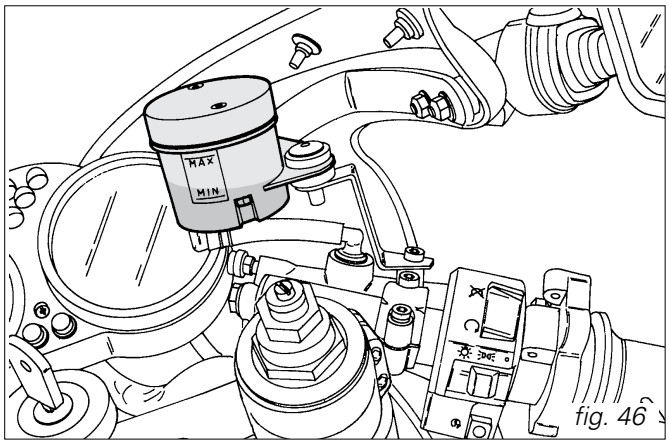


fig. 46

Système d'embrayage
Un jeu au levier de commande trop important et un motocycle qui saute ou s'arrête lors du passage de la vitesse signalent la présence d'air dans le système. Faites appel à un Concessionnaire ou Atelier Agréé pour une vérification et la purge du système.

Attention
Le niveau du liquide d'embrayage dans le réservoir a tendance à augmenter parallèlement à l'usure de la garniture des disques d'embrayage. Ne dépassez donc pas la valeur prescrite de 3 mm au-dessus du niveau min.

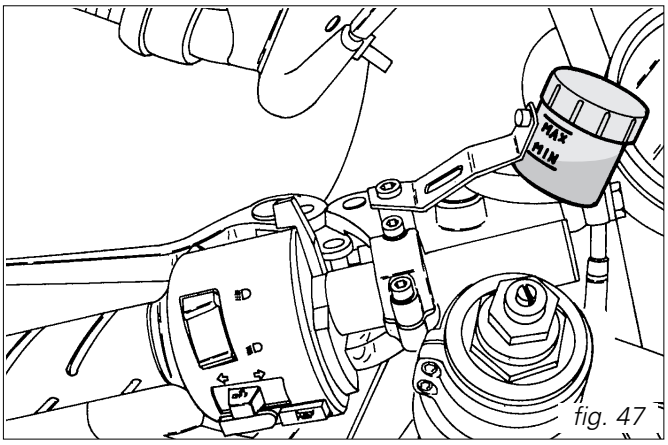


fig. 47

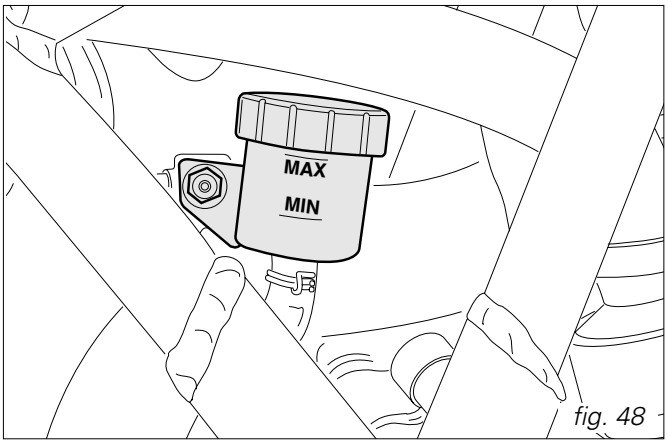


fig. 48

F

Vérification de l'usure des plaquettes de freins
(fig. 49)

Frein avant
Pour simplifier le contrôle des plaquettes de freins sans devoir les retirer de l'étrier, chaque pastille comporte un indicateur de consommation. Une plaquette en bon état doit présenter des rayures bien visibles sur ses garnitures.

Frein arrière
Sur chaque plaquette l'épaisseur de la garniture doit être au moins 1 mm.

Important
Pour le remplacement des plaquettes de freins, faites appel à un Concessionnaire ou Atelier Agréé.

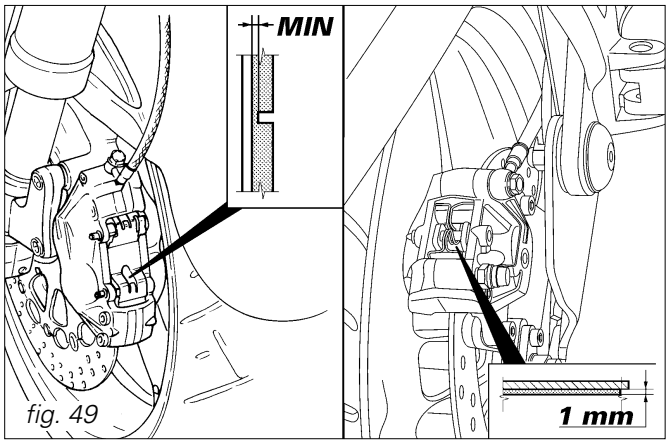


fig. 49

F

Lubrification des articulations

Périodiquement il est nécessaire de contrôler les conditions de la gaine extérieure du câble de commande accélérateur et du câble de commande starter. Ils ne doivent pas présenter d'écrasements ni craquelures sur le revêtement plastique extérieur.
Vérifiez le coulissement libre du câble intérieur en agissant sur la commande : si vous constatez du frottement ou des coincements, faites-le remplacer par un Concessionnaire ou Atelier Agréé.
Pour prévenir pareils problèmes, graissez périodiquement l'extrémité des câbles flexibles de chaque commande avec de la graisse SHELL Advance Grease ou Retinax LX2.

Pour le câble des gaz, on préconise de retirer le cache (1, fig. 50) de la commande en desserrant les deux vis de serrage (2), et de graisser l'extrémité du câble et le rouet.

Attention
Refermez la commande en faisant très attention et en insérant le câble dans le rouet à travers la guide du couvercle (3, fig. 51).

Reposez le couvercle et serrez les vis (2).

Pour garantir un fonctionnement optimal de l'articulation de la béquille latérale, il faut lubrifier avec de la graisse SHELL Alvania R3 toutes les positions soumises au frottement, après avoir éliminé toute trace de crasse.

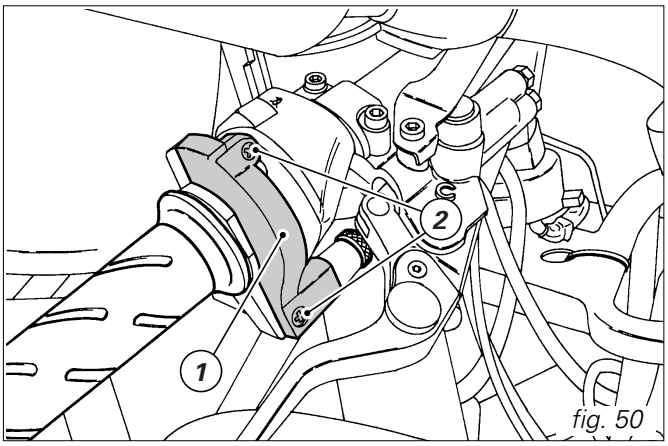


fig. 50

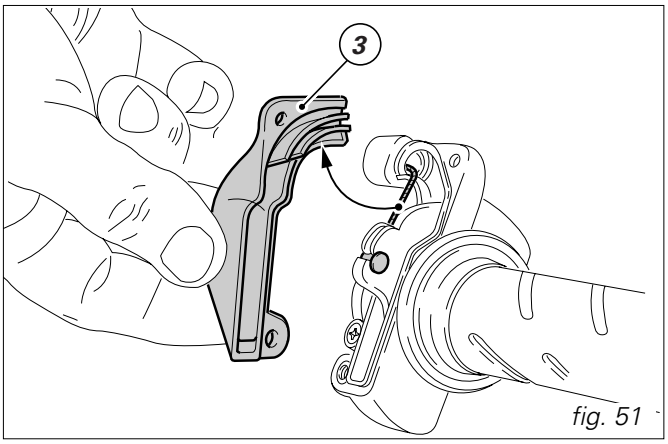


fig. 51

F

Réglage du câble de commande des gaz
La poignée de commande des gaz, dans toutes les positions de braquage, doit avoir une course à vide de ***1,5 ÷ 2 mm****, mesurée sur le bord de la poignée.*
S'il y a lieu de la reprendre, agir sur l'élément de réglage correspondant (1, fig. 52) situé près de la commande.

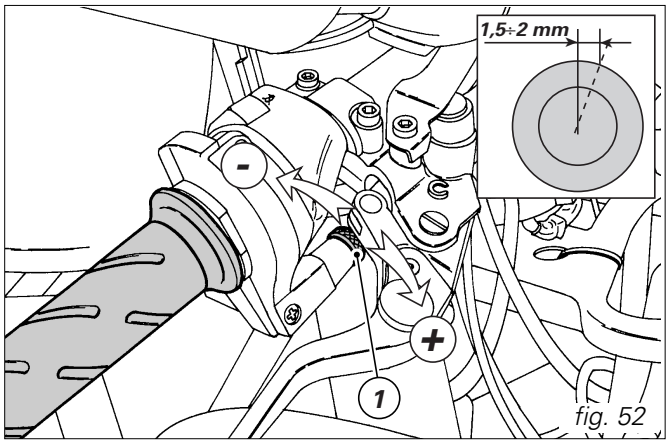


fig. 52

F

Charge de la batterie *(fig. 53)*
Pour recharger la batterie il est conseillé de la retirer du motocycle.
*Débranchez la borne négative **(-)** noire en premier et celle positive **(+)** rouge par la suite.*
Décrochez les arrêtoirs (1) et retirez la batterie.

Attention
La batterie produit des gaz explosibles ; gardez-la loin de toute source d'étincelles ou flammes.

Chargez la batterie dans un endroit bien aéré.
*Branchez les conducteurs du chargeur de batterie aux bornes - rouge au pôle positif **(+)**, noir au pôle négatif **(-)**.*

Important
Reliez la batterie au chargeur avant de l'activer pour éviter la formation d'étincelles au niveau des bornes de la batterie, ce qui pourrait enflammer les gaz à l'intérieur de ses éléments.
Reliez toujours la borne positive (rouge) en premier.

Attention
Tenez la batterie hors de la portée des enfants.

Chargez la batterie pendant 5-10 heures à 1A.

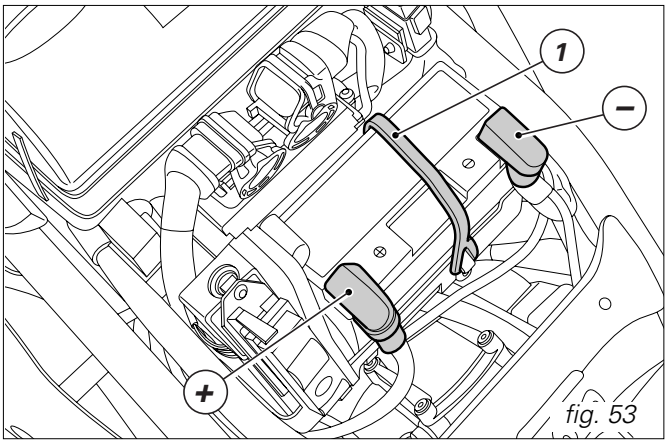


fig. 53

F

Mise en tension de la chaîne de transmission

Faites tourner lentement la roue arrière pour trouver la position où la chaîne se présente tendue davantage. Avec le motocycle sur sa béquille latérale, poussez la chaîne vers le haut avec un doigt en correspondance avec le milieu du bras oscillant. Le brin inférieur de la chaîne doit avoir un mou de :

25÷30 mm

Pour régler la tension, desserrez les écrous (1, fig. 55) de chaque côté de l'axe de roue.
Desserrez le contre-écrou (2) et desserrez pareillement, dans le sens contraire des aiguilles d'une montre, la vis (3) des deux côtés du bras oscillant pour la tendre davantage ou serrez pour obtenir l'effet contraire. Dans ce cas, il faut pousser la roue en avant.

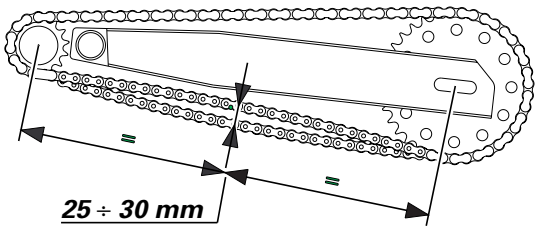


fig. 54

F

Important

Une chaîne mal tendue provoque l'usure prématurée des organes de transmission.

Vérifiez la correspondance, sur les deux côtés du bras oscillant, des repères de positionnement par rapport à l'indication du curseur (3, fig. 55) ce qui garantit le parfait alignement de la roue.
Graissez le filet de l'écrou (1) de l'axe de roue avec de la graisse SHELL Retinax HDX2 et serrez au couple de 72 Nm.
Graissez le filet des vis (3) de réglage avec de la graisse SHELL Alvania R3 et serrez les contre-écrous (2) au couple de 8 Nm.

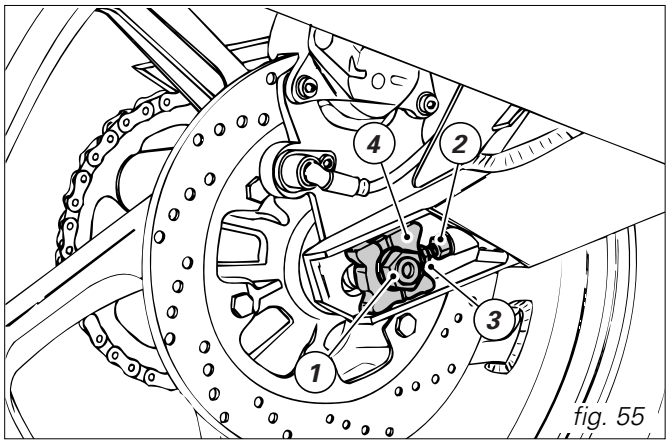


fig. 55

Graissage de la chaîne de transmission
Ce type de chaîne est pourvue de joints toriques à protection des éléments frottants contre les agents extérieurs et pour un maintien prolongé du graissage. Afin de ne pas endommager ces joints durant le nettoyage de la chaîne, utilisez uniquement des solvants spécifiques et n'effectuez pas un lavage trop violent par des machines à jets de vapeur. Séchez la chaîne à l'air comprimé ou à l'aide de matière absorbante et graissez-la à chacun de ses éléments avec de la graisse SHELL Advance Chain ou Advance Teflon Chain.

Important
L'utilisation de lubrifiants non spécifiques pourrait être fort préjudiciable à la chaîne, la couronne et au pignon moteur.

Remplacement des ampoules d'éclairage
Avant d'effectuer le remplacement d'une ampoule grillée, il faut s'assurer que la lampe de rechange a les valeurs de tension et de puissance spécifiées à la page 72 "Système Electrique". Vérifiez toujours le bon fonctionnement de l'ampoule neuve avant de procéder à la repose des pièces rétirées.

Phare
Pour accéder aux ampoules du phare, il faut agir de l'intérieur de la bulle.
Sortez le connecteur (1, fig. 56) de l'ampoule.
Sortez le soufflet de protection en le tirant par sa languette (A).
Décrochez l'agrafe (2, fig. 57) de retenue ampoule et retirez la lampe du support. Remplacez l'ampoule

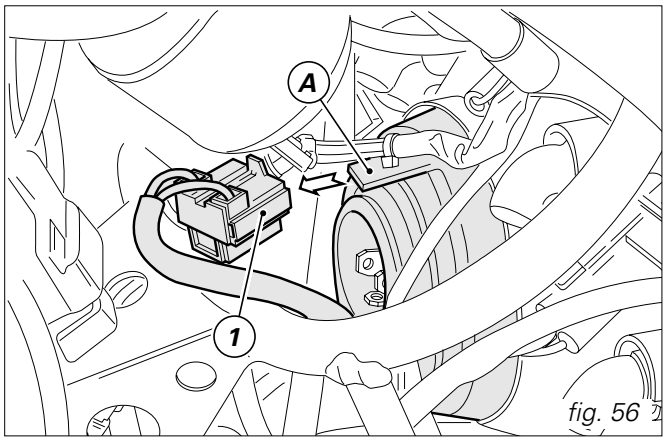


fig. 56

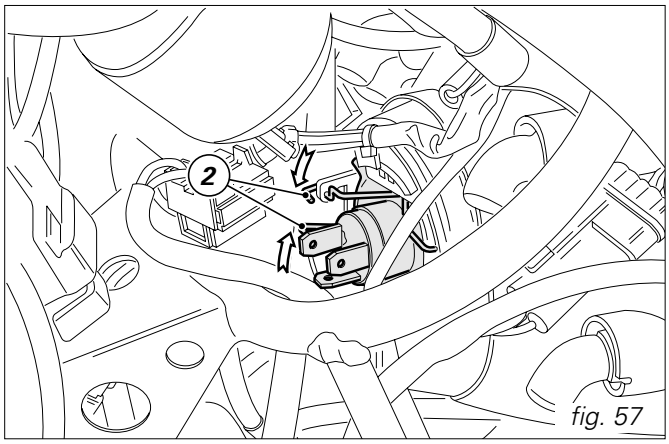


fig. 57

F

Remarque
La partie transparente de l'ampoule neuve ne doit pas être touchée les mains nues, parce que cela en provoquerait le noircissement, d'où la diminution de sa luminosité.

Repose ampoules
Insérez les ergots de positionnement du socle d'ampoule dans les fentes correspondantes afin d'obtenir l'assiette exacte.
Accrochez l'extrémité de l'agrafe (2) aux supports de l'ensemble phare ;
reliez le connecteur (1) précédemment détaché et remontez le soufflet en caoutchouc.
L'ampoule du feu de position est montée dans la partie supérieure de l'ensemble phare. Pour la remplacer, il faut sortir la douille de lampe (3, fig. 58) de l'ensemble phare. Sortez l'ampoule et remplacez-la.

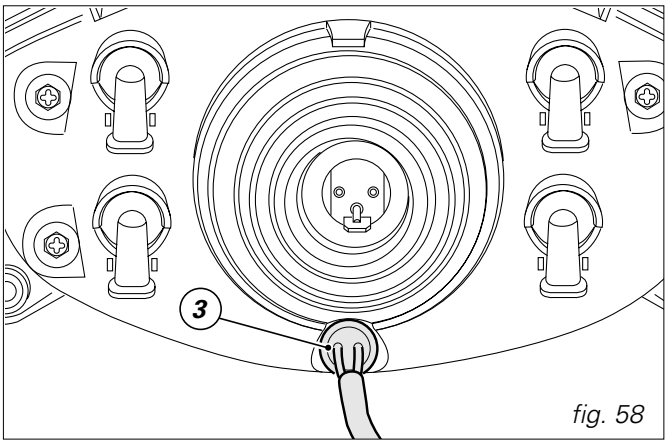


fig. 58

F

Clignotants de direction *(fig. 59)*
Desserrez la vis (1) et séparez la coupelle (2) depuis le support du clignotant.
Cette lampe a une douille à baïonnette. Pour l'extraire, il faut l'enfoncer et la tourner dans le sens inverse des aiguilles d'une montre. Pour insérer l'ampoule neuve, il faut l'enfoncer et la tourner dans le sens des aiguilles d'une montre jusqu'à son encliquetage en place.
Remontez la coupelle en insérant l'ergot (A) dans le cran correspondant du support du clignotant.
Serrez la vis (1).

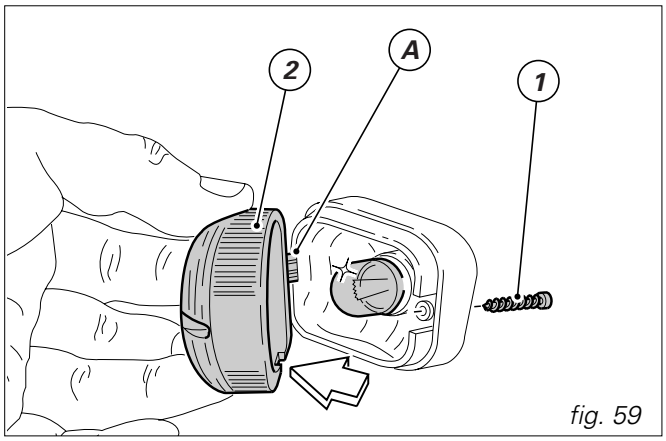


fig. 59

F

Eclairage plaque *(fig. 60)*
Pour accéder à l'ampoule d'éclairage plaque, sortez la douille de lampe de l'intérieur du support de plaque. Sortez la lampe et remplacez-la.

Remarque
La douille de lampe est pourvue d'une extrémité (A) par laquelle on peut la sortir du support de plaque, en évitant de déchirer les câbles.

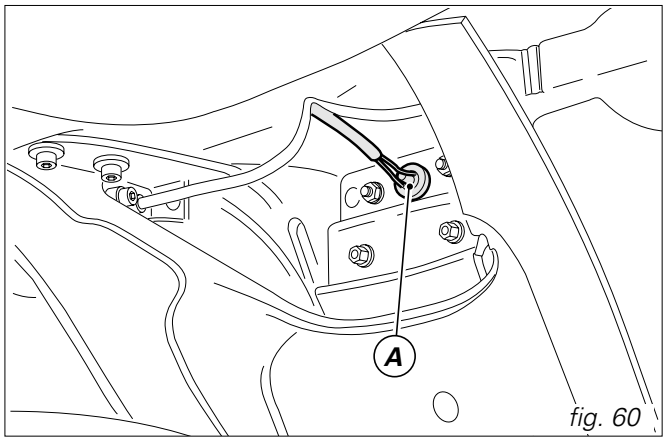


fig. 60

Feux stop
Pour remplacer l'ampoule du feu stop et de position, il faut desserrer les deux vis (1, fig. 61) qui serrent l'optique et retirer ensuite l'optique. Cette lampe a une douille à baïonnette. Pour l'extraire, il faut l'enfoncer et la tourner dans le sens inverse des aiguilles d'une montre. Pour insérer l'ampoule neuve, il faut l'enfoncer et la tourner dans le sens des aiguilles d'une montre jusqu'à son encliquetage en place (fig. 62). Remontez l'optique et serrez les vis (1).

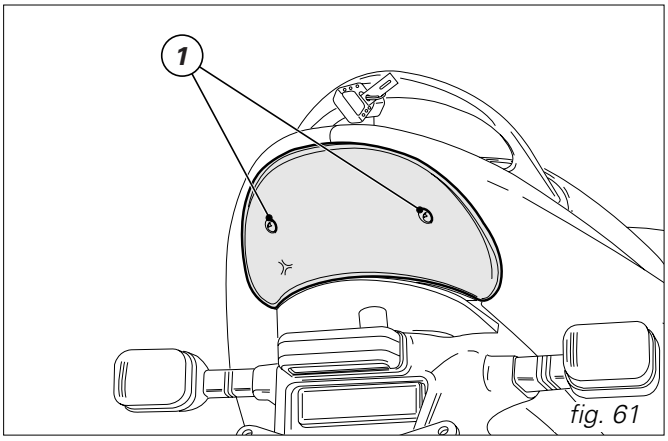


fig. 61

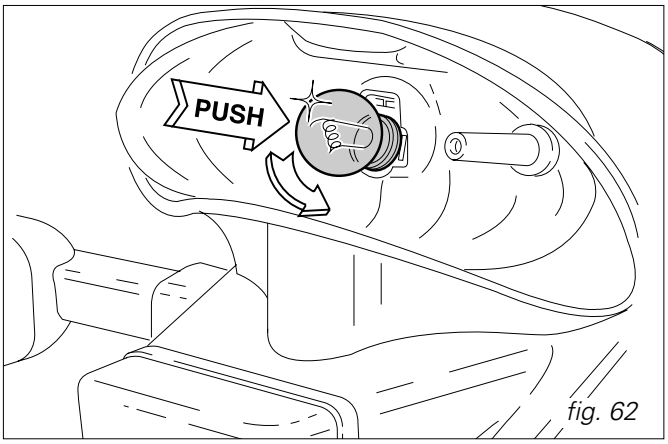


fig. 62

F

Réglage de l'assiette du phare *(fig. 63)*
Pour contrôler si le phare est bien positionné, mettez le motocycle, les pneus gonflés à la pression exacte et une personne assise en selle, parfaitement à l'aplomb de son axe longitudinal en face d'une paroi ou écran, à une distance de 10 m. Tracez une ligne horizontale correspondant à la hauteur du centre du phare et une autre verticale alignée à l'axe longitudinal du motocycle. Effectuez le contrôle en pénombre autant que possible. Allumez le feu de croisement:
la limite supérieure de démarcation entre la zone sombre et la zone éclairée ne doit pas dépasser en hauteur 9/10 de la distance comprise entre le sol et le centre du phare.

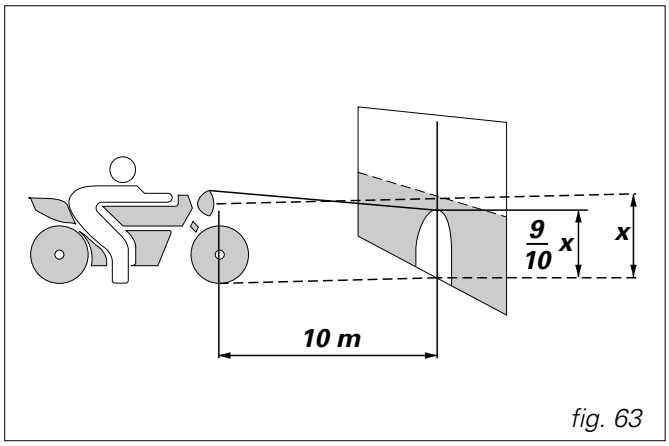


fig. 63

Remarque
La procédure décrite est établie par la "Réglementation Italienne" au sujet de la hauteur maximum du faisceau lumineux.
Conformez cette procédure aux prescriptions en vigueur dans le pays où le motocycle est utilisé.

F

La retouche de l'assiette verticale *du phare s'effectue en intervenant sur la vis de réglage (1, fig. 64), côté gauche du phare. Si l'on tourne la vis dans le sens des aiguilles d'une montre, le faisceau lumineux baisse, vice versa il monte.*

La retouche de l'assiette horizontale *du phare s'effectue en intervenant sur la vis de réglage (2, fig. 64), côté droit du phare. Si l'on tourne la vis dans le sens des aiguilles d'une montre, le faisceau lumineux se déplacera à droite, vice versa il se déplacera à gauche.*

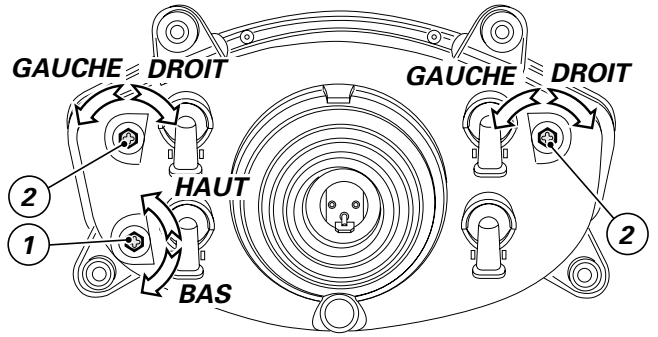


fig. 64

Pneus
Pression avant :
2,1÷2,2 bars
Pression arrière :
2,1÷2,3 bars

La pression des pneus peut varier selon la température externe et l'altitude, elle devrait donc être contrôlée et réglée chaque fois que vous roulez en haute montagne ou dans des zones avec de fortes variations de température.

Important
Mesurez et réglez la pression des pneus lorsqu'ils sont froids.

Afin de préserver la rotondité de la jante avant, en roulant sur des routes avec beaucoup de nids de poule, augmenter la pression de gonflage du pneu de 0,2÷0,3 bars.

F

Réparation ou remplacement des pneus
En cas de perforations légères, les pneus sans chambre à air se dégonflent très lentement, puisqu'ils ont un certain degré d'étanchéité autonome. Si vous constatez qu'un pneu est légèrement dégonflé, contrôlez soigneusement s'il y a des fuites.

Attention
En cas de perforation, remplacez le pneu.
Lors du remplacement des pneus, utilisez la marque et le type de première monte.
Assurez-vous d'avoir solidement appliqué les capuchons de protection des valves pour éviter les chutes de pression pendant la marche. N'utilisez jamais de pneus avec chambre à air. Le non-respect de cette règle peut entraîner la crevaison soudaine du pneu, d'où la possibilité de graves retombées sur pilote et passager.

Après remplacement d'un pneu, il faut réaliser l'équilibrage de la roue.

Important
Ne détachez ni déplacez les contrepoids d'équilibrage des roues.

Remarque
Pour le remplacement des pneus, faites appel à un Concessionnaire ou Atelier Agréé afin d'assurer une dépose et repose des roues correcte.

Epaisseur minimale de la bande de roulement
Mesurez l'épaisseur minimale (S, fig. 65) de la bande de roulement dans le point où l'usure est plus importante : elle ne doit pas être inférieure à ***2 mm*** *et, quoi qu'il en soit, non inférieure aux dispositions de la loi en vigueur.*

Important
Contrôlez périodiquement vos pneus pour détecter des coupures ou fissures, surtout sur les faces latérales, des gonflements ou des taches évidentes et étendues qui révèlent des dommages à l'intérieur. Remplacez-les s'il sont fort abîmés.
Otez le gravier ou les autres corps étrangers restés dans les sculptures du pneu.

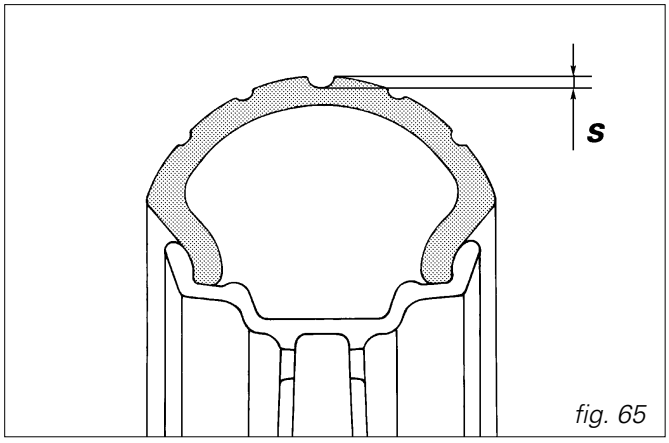


fig. 65

Contrôle niveau d'huile moteur *(fig. 66)*
Le niveau de l'huile moteur peut être vérifié par le hublot de regard (1) placé sur le cache d'embrayage.
Contrôlez le niveau motocycle parfaitement vertical et moteur en température. Après l'extinction, attendez quelques minutes afin que le niveau se stabilise. Le niveau doit se maintenir entre les marques du hublot de regard.
Si le niveau est bas, il faut faire l'appoint avec l'huile moteur SHELL Advance Ultra 4.
Otez le bouchon de remplissage (2) et complétez l'huile jusqu'au niveau établi. Remettez le bouchon.

Important
Pour la vidange du moteur et le remplacement des filtres à huile - suivant la cadence prescrite au tableau d'entretien périodique (voir Carnet de Garantie) - contactez un Concessionnaire ou Atelier Agréé.

Viscosité
SAE 10W-40
Les autres viscosités indiquées au tableau peuvent être utilisées si la température moyenne de la zone d'utilisation du motocycle se trouve dans les limites de la gamme prescrite.

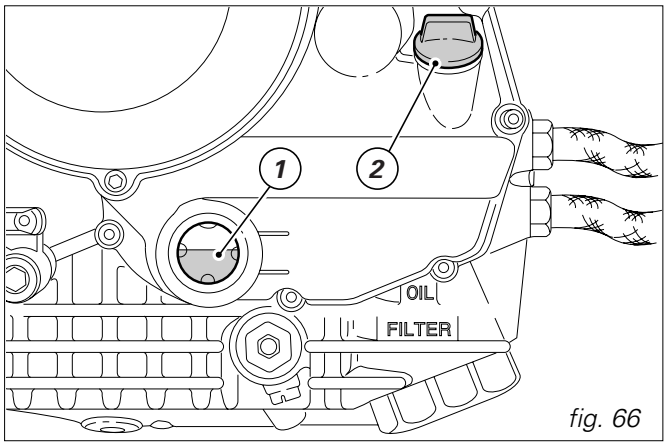
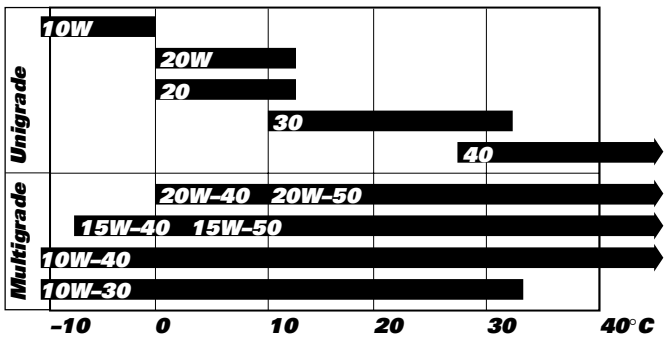


fig. 66



F

Nettoyage et remplacement des bougies *(fig. 67)*
Les bougies sont un élément important du moteur et doivent donc être systématiquement contrôlées.
Cette action s'avère assez facile et permet de vérifier le bon état de fonctionnement du moteur.
Retirez le demi-carénage gauche, sortez les capuchons des bougies et enlevez-les de la culasse à l'aide de la clé en dotation.
Vérifiez la couleur de l'isolation céramique de l'électrode centrale : une couleur uniforme marron clair témoigne un bon état du moteur.

Si l'on constate une couleur différente ou de la calamine sombre, remplacez la bougie et rapportez ce que vous avez constaté à un Concessionnaire ou Atelier Agréé.
Contrôlez également l'usure de l'électrode centrale : si elle se présente usée et vitreuse, remplacez la bougie.
Contrôlez l'écart entre les électrodes : il doit être de ***0,6÷0,7 mm***.

Important
En cas de réglage prendre garde à plier l'électrode latérale. Un écart plus ou moins important diminue les performances et peut entraîner des difficultés de démarrage ou des problèmes de fonctionnement au ralenti.
Nettoyez l'électrode et l'isolation soigneusement à l'aide d'une petite brosse métallique et vérifiez la condition du joint.
Nettoyez soigneusement son emplacement sur la culasse et prenez garde à ne pas laisser tomber de corps étrangers à l'intérieur de la chambre de combustion.
Reposez la bougie sur la culasse en la vissant jusqu'à la fin de son filetage. Serrez au couple de 20 Nm.
Si l'on ne dispose pas de clé dynamométrique, après le serrage à la main, serrez encore de 1/2 tour avec la clé en dotation.

Important
N'utilisez pas des bougies ayant un degré thermique non approprié ni une longueur différente du filetage.
La bougie doit être serrée correctement.

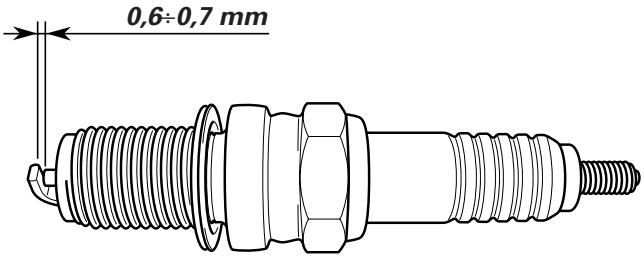


fig. 67

Nettoyage général
Afin de maintenir dans le temps le brillant d'origine des surfaces métalliques et des éléments peints, il faut laver et essuyer périodiquement le motocycle suivant l'utilisation et les conditions des routes parcourues. Pour ce faire, servez-vous de produits appropriés, biodégradables si possible, et évitez les détergents ou solvants trop agressifs.

Important
Ne lavez pas le motocycle aussitôt après son utilisation, pour prévenir la formation des halos provoqués par l'eau qui s'évapore des surfaces demeurant encore chaudes.
Ne pas diriger sur le motocycle de jets d'eau chaude ou sous haute pression. L'utilisation de machines à jet de vapeur est susceptible de provoquer des grippages ou des anomalies aux fourches, moyeux de roue, système électrique, joints SPI de la fourche, ouies d'aération et pots d'échappement, ce qui réduit les standards de sécurité du motocycle.

Si quelques parties du moteur devaient être particulièrement sales ou encrassées, utilisez un dégraissant à nettoyer, tout en empêchant qu'il entre au contact des organes de la transmission (chaîne, pignon, couronne, etc.).
Rincez le motocycle à l'eau tiède et essuyez toutes ses parties superficielles à l'aide d'une peau chamoisée.

Attention
Parfois les freins ne répondent pas après le lavage du motocycle.

Ne graissez ni lubrifiez les disques de frein, on pourrait galvauder l'efficacité du freinage de la machine. Nettoyez les disques avec un solvant non gras.

Inactivité prolongée

Si le motocycle n'est pas utilisé pour une longue période, il est conseillé d'exécuter les opérations ci-dessous :
réalisez un nettoyage général ;
vidangez le réservoir carburant ;
introduisez, par les sièges des bougies, un peu d'huile moteur dans les cylindres et faites tourner un peu le moteur manuellement , afin de distribuer un film protecteur sur les parois internes ;
utilisez le support de service pour soutenir le motocycle ;
débranchez et ôtez la batterie. En cas de non-utilisation du motocycle pour une période supérieure à un mois, contrôlez et, au besoin, rechargez la batterie.
Recouvrez le motocycle d'une housse de protection n'endommageant pas la peinture et ne retenant pas la buée.
La housse est disponible auprès de Ducati Performance.

Remarques importantes

Dans certains pays (France, Allemagne, Grande Bretagne, Suisse, etc.) la législation locale exige le respect de certaines règles antipollution et antibruit. Réalisez, en l'occurrence, les contrôles périodiques prévus et remplacez tout ce qu'il faut par des pièces détachées spécifiques d'origine Ducati, qui se conforment aux règles des différents pays.

CARACTERISTIQUES TECHNIQUES

Encombrement *(mm) (fig. 68)*

Poids
A vide :
185,2 Kg (semicarené)
A pleine charge :
385 kg

Attention
Le non-respect des limites de masse totale pourrait influencer négativement la maniabilité et le rendement de votre motocycle, ainsi que provoquer la perte de contrôle du véhicule.

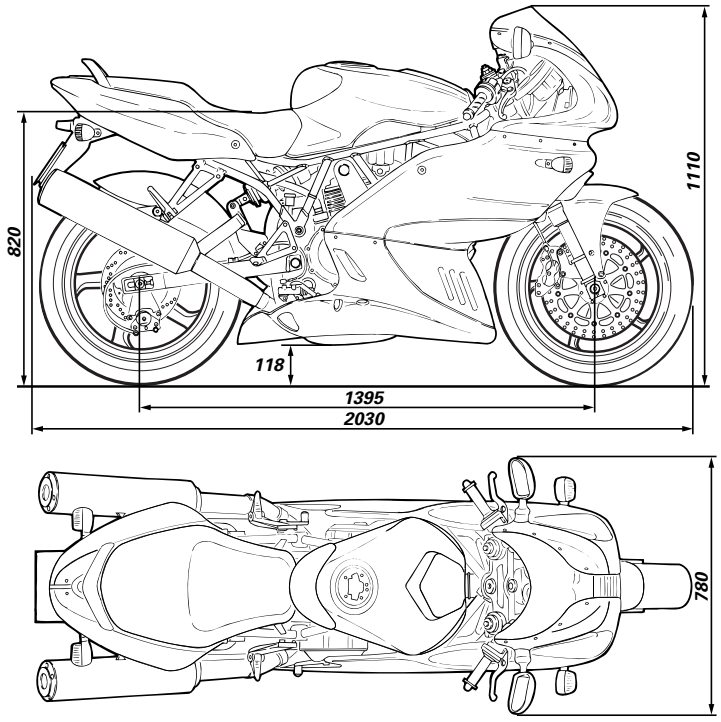


fig. 68

Ravitaillements	***Type***	***dm³ (litres)***
Réservoir de carburant, y compris une réserve de 4 dm³ (litres)	*Essence sans plomb avec indice d'octane à l'origine de 95 au minimum*	*16*
Carter moteur et filtre	*SHELL – Advance Ultra 4*	*3,5*
Circuits de freins AV/AR et embrayage	*Liquide spéciale pour systèmes hydrauliques SHELL – Advance Brake DOT 4*	*—*
Protection pour contacts électriques	*Spray pour le traitement des systèmes électriques SHELL – Advance Contact Cleaner*	*—*
Fourche avant	*SHELL – Advance Fork 7.5 ou Donax TA*	*(par tube) 0,532*

Important
L'emploi d'additifs dans le carburant ou dans les lubrifiants est à proscrire

Moteur
Bicylindre à quatre temps en "L" longitudinal de 90°.
Alésage :
94 mm
Course :
71,5 mm
Cylindrée totale :
992 cm^3
Rapport volumétrique :
10±0,5:1
Puissance max. à l'arbre (95/1/CE) :
63 kW - 85,5 ch à 7.750 trs/min^{-1}
Couple max. à l'arbre (95/1/CE) :
87,5 Nm - 9,0 Kgm à 5.750 trs/min^{-1}

Important
Quelle que soit la condition de marche, il ne faut pas dépasser le limite de vitesse maxi.

Distribution
Desmodromique, *deux soupapes par cylindre, actionnées par quatre culbuteurs (deux culbuteurs d'ouverture et deux de fermeture) et par un arbre de distribution en tête. Le vilebrequin la commande à l'aide d'engrenages cylindriques, poulies et courroies crantées.*

Schéma de la distribution desmodromique *(fig. 69)*
1) Culbuteur d'ouverture (ou supérieur) ;
2) pastille de réglage culbuteur supérieur ;
3) demi-lunes ;
4) pastille de réglage culbuteur de fermeture (ou inférieur) ;
5) ressort de rappel du culbuteur inférieur ;
6) culbuteur de fermeture (ou inférieur) ;
7) arbre à cames ;
8) soupape.

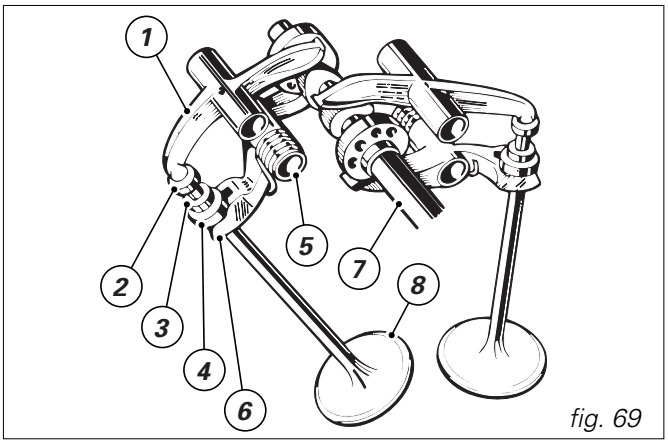


fig. 69

F

Performances
La vitesse maximum, à chaque changement de rapport, ne peut être obtenue qu'en respectant les prescriptions du rodage indiquées et en exécutant périodiquement les opérations d'entretien préconisées.
Vitesse max. (en solo) :
230 Km/h.

Système de freinage

Frein avant
A double disque percé.
Matériau surface de freinage :
acier inox.
Diamètre du disque :
320 mm
Commande hydraulique par levier, à la droite du guidon.
Surface de freinage :
88 cm^2
Etriers de frein avec pistons différenciés.
Marque :
BREMBO
Type :
30/34-4 pistons
Garniture :
FERIT I/D 450 FF
Type de maître-cylindre :
PSC 16

Frein arrière
A disque fixe percé.
Matériau surface de freinage :
acier inox.
Diamètre du disque :
245 mm
Commande hydraulique par pédale côté droit.
Surface de freinage :
32 cm^2
Marque :
BREMBO
Type :
P 34 C
Garniture :
FERIT I/D 450 FF
Type de maître-cylindre :
PS 11

Attention
Le liquide utilisé dans le système de freinage est corrosif. En cas de contact accidentel avec les yeux ou la peau, lavez abondamment à l'eau courante la partie concernée.

Transmission
Embrayage :
disques multiples à bain d'huile ;
actionné par levier côté gauche du demi-guidon.
Transmission entre moteur et arbre primaire de la boîte par engrenages à dents droites.
Rapport :
32/59
Boîte :
à 6 vitesses ;
avec engrenages constamment en prise, pédale de commande à gauche.
Rapport pignon/couronne :
15/38.

Rapports totaux :
1e 15/37
2e 17/30
3e 20/27
4e 22/24
5e 24/23
6e 28/24

Transmission entre la boîte de vitesses et la roue AR par chaîne.
Marque :
RK
Type :
525 GXW.

Dimensions :
5/8"x5/16"
Maillons :
96

Important
Tenir compte que les rapports indiqués ont été homologués et qu'il ne faut absolument pas les modifier.

Toutefois Ducati Motor Holding S.p.A. est à votre disposition pour toute exigence d'adaptation du motocycle à des parcours spéciaux, ou compétitions et pour vous indiquer des rapports différents de ceux standard. Contactez un Concessionnaire ou Atelier Agréé.

Attention
Pour remplacer la couronne AR, faites appel à un Concessionnaire ou Atelier Agréé. Le remplacement et montage incorrect de cet élément peut être sérieusement préjudiciable pour la sécurité du pilote aussi bien que du passager et endommager de manière irréparable le motocycle.

Cadre
Tubulaire à treillis - structure supérieure en tubes d'acier à haute résistance
Angle de braquage (de chaque côté) :
28°
Angle de chasse :
24°
Chasse :
100 mm

Roues
Jantes en alliage léger à cinq branches.

Avant
Marque :
BREMBO
Dimensions :
3,50x17"

Arrière
Marque :
BREMBO
Dimensions :
5,50x17"
La roue AV est du type à axe amovible.

Pneus

Avant
Radial, type "tubeless".
Dimensions :
120/70-ZR17

Arrière
Radial, type "tubeless".
Dimensions :
180/55-ZR17

En alternative :
170/60-ZR17

Bougies d'allumage
Marque :
CHAMPION
Type :
RA 6 HC

En alternative :
NGK
Type :
DCPR8E

Suspensions

Avant
Fourche hydraulique inversée dotée de réglage de l'action hydraulique amortissante en extension, compression et de la précontrainte du ressort.
Diamètre tubes de fourche :
43 mm
Débattement sur l'axe des tubes de fourche :
120 mm

Arrière
L'amortisseur réglable en extension, compression et dans la précontrainte du ressort, est fixé par sa partie inférieure sur le bras oscillant en alliage d'aluminium. Le bras oscillant tourne autour de l'axe pivot qui passe par le moteur. Cette solution technologique procure au système une stabilité exceptionnelle.
L'amortissement hydraulique varie en fonction de la course de l'amortisseur. Cet amortisseur est aussi doté de réglage de la longueur totale. La longueur standard est de 336 mm, mais il est possibile de réduire de 4 mm et augmenter de 8 mm cette valeur. Cette solution permet de régler la hauteur de la selle indépendamment du réglage de la précontrainte du ressort.

Débattement :
76 mm
Débattement roue arrière :
145 mm

Système d'échappement
Catalysé en conformité à la réglementation antipollution.

Coloris disponibles

Rouge Anniversaire Ducati réf. 473.101 (PPG)
Jaune Ducati réf. 473.201 (PPG)
Cadre et jantes couleur métal.

*Gris foncé réf. *0017 (PPG)*
Cadre et jantes rouges fluorescentes.

Système électrique
Se compose des principaux éléments qui suivent :
phare avant** avec ampoule à iode, double filament **12V-55/60W.
***Feu de position** avec ampoule **12V-5W**.*
***Commandes électriques** sur les demi-guidons.*
*Clignotants de direction, ampoules **12V-10W.***
Avertisseur sonore.
Contacteurs feux stop.
Batterie, 12V-10 Ah.
Alternateur, 12V-520W.
***Régulateur électronique,** protégé par fusible de **40 A** placé à côté de la batterie.*
Démarreur électrique, 12V-0,7 kW.
***Feu arrière,** ampoule à double filament, **12V-5/21W** pour signaler l'arrêt, et feu de position; ampoule **12V-5W** pour éclairage de plaque minéralogique.*

F

Remarque
Pour le remplacement des ampoules se reporter au paragraphe "Remplacement des ampoules" à la page 54.

Fusibles
La boîte à fusibles principale est placée sur le côté gauche de la batterie (fig. 70).
Les fusibles utilisés sont accessibles en retirant le cache de protection (1) sur lequel est indiqué l'ordre de montage et l'ampérage.
Au système ne sont reliés que six fusibles. Deux sont de réserve.

Le fusible de 40A (2) placé sur le côté droit de la batterie (fig. 70) protège le régulateur électronique.
Pour accéder au fusible, il faut retirer le capuchon de protection (3).

On peut reconnaître un fusible fondu par la coupure de son filament intérieur de conduction (4, fig. 71).

Important
*Pour éviter tout court-circuitage, réalisez le remplacement du fusible avec clé de contact en position **OFF**.*

Attention
N'utilisez jamais un fusible ayant des caractéristiques autres que celles établies. Faute du respect de cette règle, on pourrait porter préjudice au système électrique voire provoquer un incendie.

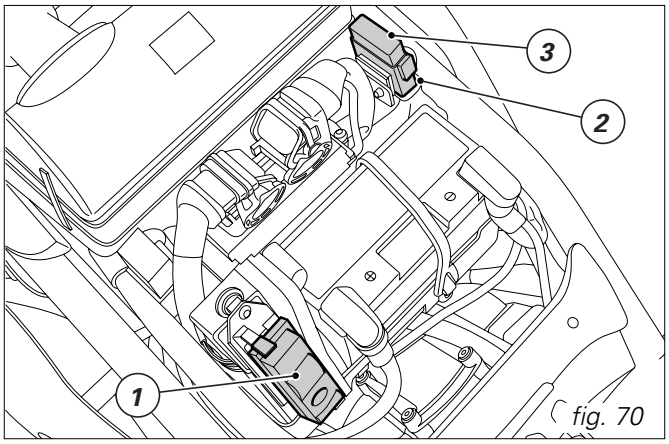
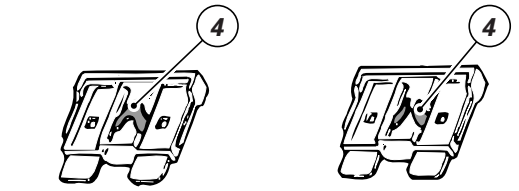


fig. 70



BIEN FONCTIONNANT **FONDU**

fig. 71

Légende plan de câblage électrique/injection

1) Commutateur droit.
2) Antenne Transpondeur.
3) Commutateur à clé.
4) Relais principal.
5) Boîte à fusibles.
6) Avertisseur sonore.
7) Démarreur électrique.
8) Solenoïde de démarrage.
9) Batterie.
10) Fusible régulateur.
11) Régulateur.
12) Alternateur.
13) Clignotant de direction arrière droit.
14) Feu arrière.
15) Eclairage de plaque.
16) Clignotant de direction arrière gauche.
17) Réservoir.
18) Connexion autodiagnostic.
19) Capteur de vitesse.
20) Alimentation autodiagnostic.
21) Contacteur béquille latérale.
22) Contacteur feu de stop arrière.
23) Bobine cylindre horizontal.
24) Bobine cylindre vertical.
25) Bougie 1 cylindre horizontal.
26) Bougie 2 cylindre horizontal.
27) Bougie 1 cylindre vertical.
28) Bougie 2 cylindre vertical.
29) Relais injection.
30) Injecteur cylindre horizontal.

31) Injecteur cylindre vertical.
32) Potentiomètre papillon.
33) Capteur de tours moteur/phase.
34) Transmetteur de température huile boîtier électronique.
35) Boîtier électronique 5.9 M.
36) Contacteur point mort.
37) Contacteur pression huile.
38) Contacteur feu de stop avant.
39) Contacteur embrayage.
40) Transmetteur de température huile instrument.
41) Commutateur gauche.
42) Capteur de température/pression air.
43) Instruments (tableau de bord).
44) Clignotant de direction avant gauche.
45) Phare.
46) Clignotant de direction avant droit.
47) Connecteur 24 pôles.

Code couleurs des fils
B *Bleu*
W *Blanc*
V *Violet*
Bk *Noir*
Y *Jaune*
R *Rouge*
Lb *Bleu clair*
Gr *Gris*
G *Vert*
Bn *Marron*
O *Orange*
P *Rose*

Légende boîte à fusibles *(4)*

Pos.	*Consommateurs*	*Val.*
1-9	*Général*	*30 A*
2-10	*Feu de position, feu de route/ croisement, capteur vitesse, solenoïde de démarrage*	*15 A*
3-11	*Boîtier de commande moteur*	*3 A*
4-12	*Stop, avertisseur sonore, appel de phare, key on (clé sur on)*	*15 A*
5-13	*Tableau de bord*	*3 A*
6-14	*Injection*	*20 A*

Remarque
Le plan du câblage électrique se trouve à la fin de ce manuel.

AIDE-MEMOIRE POUR L'ENTRETIEN PERIODIQUE

kkm	Nom du Service Ducati	Kilométrage	Date
1000			
10000			
20000			
30000			
40000			
50000			

F